




3 1761 11971951 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119719516>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, March 11, 1987

Tuesday, April 28, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mercredi 11 mars 1987

Le mardi 28 avril 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-21

**An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof**

RESPECTING:

Organization and Order of Reference

WITNESSES:

(See back cover)

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-21

**Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application de la
Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi
dérégatoire de 1979 sur les conférences
maritimes et apportant des modifications
corrélatives à d'autres lois**

CONCERNANT:

Organisation et Ordre de renvoi

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
Joe Reid
Alan Redway
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert
Clerk of the Committee

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
Joe Reid
Alan Redway
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Charles Robert

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Tuesday, March 10, 1987:

Ross Belsher replaced Gerry St. Germain.

On Wednesday, March 11, 1987:

Ernie Epp replaced Iain Angus.

On Monday, April 27, 1987:

Blaine A. Thacker replaced David Kilgour;

Fernand Robichaud replaced André Ouellet.

On Tuesday, April 28, 1987:

Joe Reid replaced André Plourde.

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mardi 10 mars 1987:

Ross Belsher remplace Gerry St. Germain.

Le mercredi 11 mars 1987:

Ernie Epp remplace Iain Angus.

Le lundi 27 avril 1987:

Blaine A. Thacker remplace David Kilgour;

Fernand Robichaud remplace André Ouellet.

Le mardi 28 avril 1987:

Joe Reid remplace André Plourde.

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, November 20, 1986

ORDERED,—That the following Members do compose the Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof:

Members

Angus
Forrestall
Kilgour
Ouellet
Plourde
Redway
St. Germain—(7)

ATTEST

Thursday, March 5, 1987

ORDERED,—That Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, and to amend other Acts in consequence thereof, be referred to a Legislative Committee.

ATTEST

MICHAEL B. KIRBY

For the Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 20 novembre 1986

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit composé des députés dont les noms suivent:

Membres

Angus
Forrestall
Kilgour
Ouellet
Plourde
Redway
St. Germain—(7)

ATTESTÉ

Le jeudi 5 mars 1987

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Pour le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 11, 1987

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:29 o'clock p.m., in room 209 West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, David Kilgour, André Ouellet and Alan Redway.

Witness: From the Department of Transport: L. Grant Manery, Director, International Shipping Policy.

Marcel Tremblay announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 93(2).

The Committee proceeded to consider its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, which reads as follows:

ORDERED,—That Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, be referred to a legislative committee.

On motion of Alan Redway, it was agreed,—That the Committee print the number of copies of its Minutes of Proceedings and Evidence as established by the Board of Internal Economy.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That a Sub-Committee on Agenda and Procedure be established and composed of 5 members including the Chairman, a designated Vice-Chairman, and a representative from each of the political parties.

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that 3 members (one of whom at least is from the Opposition) are present including the Chairman and, in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

It was agreed,—That the Committee authorize the publication of a single announcement in the major newspapers of the port cities stating that the Legislative Committee is now examining the Bill and invites submissions from interested groups or individuals.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 11 MARS 1987

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, s'est réuni à 15 h 29 en la pièce 209, Édifice de l'ouest, en séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, David Kilgour, André Ouellet et Alan Redway.

Témoin: Du ministère des Transports: L. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

Marcel Tremblay annonce sa nomination aux fonctions de président du Comité, en vertu de l'article 93(2) du Règlement permanent.

Le Comité procède aux travaux prévus à son ordre de renvoi en date du jeudi 5 mars 1987, qui porte:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit déferé à un comité législatif.

Sur proposition d'Alan Redway, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer le nombre d'exemplaires des Procès-verbaux et témoignages, établi par le Bureau de régie interne.

Sur proposition d'André Ouellet, il est convenu,—Que soit créé un sous-comité du programme et de la procédure de 5 membres, dont le président, un vice-président désigné et un représentant de chacun des partis politiques.

Sur proposition de Ross Belsher, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances pour recueillir les témoignages et autoriser leur impression sans qu'il y ait quorum, à condition que 3 membres (dont un représentant de l'opposition au moins) soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne que désigne le président du Comité.

Il est convenu,—Que le Comité autorise la parution d'une seule annonce dans les principaux journaux des villes portuaires, pour informer le public que le Comité législatif examine actuellement le projet de loi et invite groupements et individus intéressés à présenter leurs vues.

À 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel ordre.

TUESDAY, APRIL 28, 1987

(2)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 11:03 o'clock a.m. this day, in room 701, 151 Sparks Street, the Acting Chairman, Alan Redway, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, Fernand Robichaud and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From the Department of Transport: Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; L. Grant Manery, Director, International Shipping Policy. *From the Canadian Shippers' Council:* Allan Hall (Canadian Manufacturers' Association), Chairman; Craig Dickson (Atlantic Provinces Transportation Commission), General Manager; Jim Moore (Canadian Export Association), Secretary.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Chairman called Clause 1.

Martin Brennan made a statement and, with L. Grant Manery, answered questions.

Allan Hall made a statement and, with Craig Dickson and Jim Moore, answered questions.

At 1:12 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(3)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:35 o'clock p.m. this day, in room 701, 151 Sparks Street, the Acting Chairman, Alan Redway, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, Fernand Robichaud and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From École des Hautes Études Commerciales, University of Montreal: Professor Gunnar K. Sletmo. *From U.S. Federal Maritime Commission:* Dr. Leslie Kanuk, Former Chairman. *From the Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement:* Ron Gottshall.

LE MARDI 28 AVRIL 1987

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, s'est réuni ce jour à 11 h 03 en la pièce 701, 151 sur Sparks, sous la présidence d'Alan Redway (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, Fernand Robichaud et Blaine A. Thacker.

Témoins: Du ministère des Transports: Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politique et coordination; L. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale. *Du Conseil des expéditeurs canadiens:* Allan Hall (Association canadienne des fabricants), président; Craig Dickson (*Atlantic Provinces Transportation Commission*), directeur général; Jim Moore (*Canadian Export Association*), secrétaire.

Le Comité poursuit, conformément à son ordre de renvoi en date du jeudi 5 mars 1987, l'examen du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1*).

Le président met l'article 1 en délibération.

Martin Brennan fait une déclaration puis, avec L. Grant Manery, répond aux questions.

Allan Hall fait une déclaration puis, avec Craig Dickson et Jim Moore, répond aux questions.

À 13 h 12, le Comité suspend ses travaux.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, s'est réuni ce jour à 15 h 35 en la pièce 701, 151 rue Sparks, sous la présidence d'Alan Redway (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, Fernand Robichaud et Blaine A. Thacker.

Témoins: De l'École des Hautes Études Commerciales, Université de Montréal: Gunnar K. Sletmo, professeur. *De la U.S. Federal Maritime Commission:* Leslie Kanuk, ancienne présidente. *De l'Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement:* Ron Gottshall.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Gunnar K. Sletmo made a statement and answered questions.

Dr. Leslie Kanuk made a statement and answered questions.

Ron Gottshall made a statement and answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Lise Laramée
Clerks of the Committee

Le Comité poursuit, conformément à son ordre de renvoi en date du jeudi 5 mars 1987, l'examen du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1*).

Le Comité poursuit l'examen de l'article 1.

Gunnar K. Sletmo fait une déclaration et répond aux questions.

Leslie Kanuk fait une déclaration et répond aux questions.

Ron Gottshall fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel ordre.

Les greffiers du Comité
Charles Robert
Lise Laramée

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, March 11, 1987

• 1529

Le président: À l'ordre!

Je m'excuse de tenir une réunion à 15h05, un mercredi, alors que la période des questions devait se terminer à 15h05. Ce n'est pas facile.

J'ai été informé il y a quelques minutes qu'un groupe de 12 à 15 collèges de la région de Québec était ici. Ils veulent sensibiliser les parlementaires sur la notion de la paix. Vous comprendrez que je me sentais un peu engagé et responsable, comme membre du Parlement de la région de Québec, d'assister à cette brève manifestation.

M. Ouellet: Une autre manifestation!

Le président: Oui, mais très pacifique, celle-là. J'espère que mon collègue, M. Ouellet, m'excusera même s'il avait obtenu mon consentement et celui du greffier pour devancer la réunion de quelques minutes. Monsieur Ouellet.

• 1530

Mr. Ouellet: Let us go.

Le président: Selon le règlement 93(2), je dois de déposer la lettre provenant du Président de la Chambre qui confirme ma nomination au poste de président du Comité législatif du Projet de loi C-21.

Avec votre permission, je ne la déposerai pas aujourd'hui. Je l'ai reçue il y a quelques jours. Mais on a oublié de l'apporter ici. Je pourrai la déposer à une prochaine rencontre. Vous pouvez me croire. J'ai cette lettre en main. Elle est signée par le Président.

L'ordre de renvoi se lit comme suit:

Il est ordonné que le Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, soit référé à un comité législatif.

On n'a pas besoin de proposition sur ce point. C'est uniquement de l'information.

En conformité avec la décision du Bureau de régie interne du 29 octobre 1986 en ce qui concerne l'impression de fascicules de comités:

J'ai besoin d'une motion sur ce point.

On m'informe qu'à moins de cas particuliers, 750 exemplaires devrait satisfaire à toutes les attentes. Quelqu'un est-il prêt à proposer l'impression de 750 exemplaires?

Monsieur Redway, invoquez-vous le Règlement?

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 11 mars 1987

The Chairman: Order please!

I would like to apologize for holding a meeting at 3.05 p.m., on a Wednesday, when Question Period was to end at that time. It is not easy.

I have just learned a few minutes ago that a group of 12 to 15 colleges from the Quebec region was here. They want to educate parliamentarians on the principles of peace. You understand that, as a Member of Parliament for the Quebec region, I felt somewhat committed and that I had a responsibility to attend this short meeting.

Mr. Ouellet: Yet another meeting.

The Chairman: Yes, but so pacific. I hope, that my colleague, Mr. Ouellet, will forgive me, although he had got my approval and that of the clerk in order to move the meeting up a few minutes. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Allons-y.

The Chairman: In accordance with Standing Order 93(2), I must table the letter from the Speaker of the House confirming my appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-21.

But with your permission, I will not table it today. I received it a few days ago, but someone forgot to bring it today. I could table it at some future meeting. Trust me. I do have the letter in hand, and it is signed by the Speaker.

The Order of Reference is as follows:

Ordered, that Bill C-21, an Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, be referred to a legislative committee.

We do not need a mover on this point. It is purely for information purposes.

In accordance with the decision of the Board of Internal Economy of October 29, 1986, regarding the printing of committee issues. . .

I need a motion on this item.

I am told that, except for special circumstances, 750 copies should fulfill the demand. Could someone move for the printing of 750 copies?

Mr. Redway, is this on a point of order?

[Text]

Mr. Redway: We are discussing the numbers. The clerk was checking numbers for distribution. I do not know if he has a number for us yet. Do we have a number?

The Clerk of the Committee: Apparently they do it because they cannot estimate how much interest in legislation there is going to be. If they assume the number is 750, they know they will be able to cover all their tracks in most instances. It eases the work of the printing service to realize there is always going to be a run of a certain number of copies.

Mr. Redway: Rather than fight them, I say let us join them. I am going to move the committee print the number of copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* established by the Board of Internal Economy.

The Chairman: Mr. Kilgour.

M. Kilgour: C'est déjà fait, monsieur le président.

La motion est adoptée.

Le président: Le Comité voudrait peut-être établir un Sous-comité du programme et de la procédure pour déterminer l'horaire des séances et l'ordre du jour, sous réserve de l'approbation du Comité entier. J'aurais besoin d'une proposition pour qu'un Sous-comité du programme et de la procédure soit établi, si vous êtes d'accord. Vous déciderez du nombre de membres, incluant le président. En l'absence du président, une personne désignée pourrait être président du Comité.

M. Ouellet: Puis-je parler sur cette motion?

S'il y a un Sous-comité qui établira l'horaire des séances, je crois qu'en plus de vous, monsieur le président, il devrait y avoir une personne que vous désignerez pour vous représenter. Il devrait aussi y avoir un représentant de chaque parti, soit un total de cinq personnes.

Le président: Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Ai-je bien compris? M. Ouellet, propose-t-il qu'un membre de chaque parti politique soit présent pour tenir une réunion?

M. Ouellet: Non. Il s'agit des membres du Sous-comité.

M. Kilgour: D'accord.

M. Ouellet: Que le Sous-comité comprenne cinq personnes, dont un représentant de chacun des partis politiques, en plus du président et du vice-président.

M. Kilgour: Oui, d'accord.

Le président: Il est donc proposé par M. Ouellet qu'un Sous-comité du programme et de la procédure soit établi et qu'il soit composé de cinq membres, y compris le président et son vice-président. . .

[Translation]

M. Redway: Nous sommes en train de parler chiffres. Le greffier devait les vérifier aux fins de la distribution. Je ne sais pas s'il a maintenant un chiffre précis. Avez-vous un chiffre?

Le greffier du Comité: Il semblerait que le Bureau de régie interne ait décidé de procéder ainsi, car il ne peut pas déterminer l'intérêt qu'un projet de loi particulier va susciter. Si l'on demande à l'imprimeur 750 exemplaires, il sait qu'il pourra, dans la plupart des cas, répondre à la demande. Cela facilite le travail du service d'impression de savoir que l'on demandera toujours un certain nombre d'exemplaires.

M. Redway: Au lieu de lutter contre la décision du Bureau, je propose qu'on l'accepte. Je propose que le Comité fasse imprimer le nombre d'exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages* que le Bureau de régie interne a établi.

Le président: Monsieur Kilgour.

Mr. Kilgour: That is all right, Mr. Chairman.

Motion agreed to

The Chairman: The committee may wish to establish a subcommittee on agenda and procedure to determine its schedule of meetings and order of business subject to concurrence by the full committee. I need a motion for the establishment of a subcommittee on agenda and procedure, if everyone agrees. You can determine the number of members, including the Chairman. In the absence of the Chairman, a designated person could replace him.

Mr. Ouellet: May I speak to this motion?

If there is to be a subcommittee to determine our schedule of meetings, I think that, aside from you, Mr. Chairman, someone should be designated to represent you. There should also be a representative of each party, for a total of five people.

The Chairman: Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Did I understand Mr. Ouellet correctly? Did he move that a member of each political party be present in order for us to hold a meeting?

Mr. Ouellet: No. I was speaking of the members of the subcommittee.

Mr. Kilgour: Okay.

Mr. Ouellet: That the subcommittee be composed of five people, with a representative of each political party, as well as the Chairman and the Vice-Chairman.

Mr. Kilgour: Yes, agreed.

The Chairman: It is, therefore, moved by Mr. Ouellet that a subcommittee on agenda and procedure be established and composed of five members, including the Chairman and the Vice-Chairman.

[Texte]

Mr. Ouellet: Et un représentant de chaque parti.

Le président: ... et un représentant de chacun des partis officiels de la Chambre des communes.

La motion est adoptée.

Le président: Nous pourrions discuter de la possibilité de fonctionner avec un quorum inférieur à quatre, lors de l'audition des témoins. J'ai besoin, encore une fois, d'un proposeur pour autoriser le président à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et à permettre l'impression de ces derniers en l'absence du quorum, pourvu que *x* membres, nombre que vous jugerez acceptable, soient présents pour entendre les témoins.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would be willing to move that we have three members in addition to the chairman to represent quorum, providing one of the members is a member of the opposition parties. Or is this necessary?

Mr. Redway: Mr. Chairman, this would be four people, the same sort of a quorum.

Mr. Belsher: No, the other is five.

Mr. Redway: We need four to pass motions, including the chairman, I assume. If you have three plus the chairman, it is still four. I think three including the chairman is what you want. Is that not right?

Mr. Forrestall: Perhaps we could say two plus the chairman are required for the purpose of hearing evidence from witnesses who may be present simply to accommodate somebody the committee may want to hear who may have travelled some distance and because of the pressure of other responsibilities it is not possible to get more than that, or an undue delay in the commencement of a meeting—

The Chairman: One out of these two should come from the opposition side. Do you agree?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There should be at least one opposition member present.

Mr. Forrestall: It could very well be that the two present are the two members from the opposition parties. I suggest where there is a legislative committee we are saying there are two people plus the chairman or his designated replacement.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I would suggest the original proposal that one of the members be from an opposition party should be a principle in the motion. Three makes sense in terms of recognizing the realities of various commitments on the Hill, but one of those three should be from an opposition party. After all, those are the persons who want to look critically at the the bill.

Mr. Redway: Quite a presumption.

[Traduction]

Mr. Ouellet: As well as a representative of each party.

The Chairman: And a representative of each of the official parties of the House of Commons.

Motion agreed to.

The Chairman: We could discuss the possibility of working with a smaller quorum than four, for receiving evidence. Once again, I need someone to move a motion to authorize the Chairman to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that *x* members, whatever number you will decide on, are present to receive the evidence.

Mr. Belsher: Monsieur le président, je suis disposé à proposer que le quorum soit de trois membres et le président, à condition qu'un de ces membres soit un représentant des partis de l'opposition. Ou est-ce bien nécessaire?

Mr. Redway: Monsieur le président, ce serait encore une fois un quorum de quatre.

Mr. Belsher: Non, l'autre quorum est de cinq.

Mr. Redway: Pour adopter des motions, il faut quatre personnes, y compris, je suppose, le président. S'il y a trois personnes et le président, c'est toujours quatre. Je pense que ce que vous vouliez dire, c'est trois personnes, y compris le président. N'est-ce pas?

Mr. Forrestall: Nous pourrions dire qu'il faut deux personnes en plus du président pour entendre des témoignages. Les témoins sont souvent là tout simplement à la demande d'un membre du Comité, et il leur arrive d'avoir à parcourir de grandes distances pour le faire. Malheureusement, étant donné leurs nombreuses responsabilités et leur calendrier chargé, il est parfois impossible d'avoir plus de membres présents pour entendre les témoignages, sans parler des retards dans les audiences mêmes. . .

Le président: Un des deux membres du Comité devrait être un représentant de l'opposition, d'accord?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il devrait y avoir au moins un membre de l'opposition.

Mr. Forrestall: Il pourrait même arriver que les deux membres présents soient des représentants de l'opposition. Dans le cas des comités législatifs, je propose que ce soit deux membres en plus du président ou de son remplaçant désigné.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je propose que l'on revienne à la recommandation originale voulant qu'un des membres soit un représentant d'un parti de l'opposition. Un quorum de trois me paraît logique, car il tient compte de la réalité des engagements de tous les députés sur la colline, mais un des trois membres devrait être un représentant d'un parti de l'opposition. Après tout, ce sont eux qui vont examiner le projet de loi d'un oeil critique.

Mr. Redway: Quelle audace!

[Text]

Mr. Forrestall: This is the practice in other committees, particularly when you have people coming from great distances. However, if you are going to be here, that is fine with me.

The Chairman: I understand the motion is that a quorum for hearing evidence will be three committee members including the chairman, provided one of these three is an opposition member.

Motion agreed to.

Le président: L'interrogation des témoins. Par expérience, je n'aime pas être limité ou encadrer les membres du Comité dans la période allouée pour les questions. Jusqu'à maintenant, j'ai été assez tolérant, très tolérant même... Lorsque les questions portent sur le même sujet, je me suis toujours senti mal à l'aise d'interrompre après dix minutes ou après cinq minutes. Avec votre permission, j'aimerais que ce point soit laissé à la discrétion du président. Je souhaite que les membres aient suffisamment de temps pour poser les questions pertinentes qu'ils veulent bien poser. Bien entendu, je serai peu tolérant pour les questions répétitives amenant des délibérations trop longues.

Quelqu'un veut-il proposer ma méthode?

• 1540

M. Ouellet: Oui, monsieur le président, l'étude d'un projet de loi par un petit comité est plus propice qu'un travail de collégialité. J'ai déjà siégé sur un comité législatif que vous présidiez. Je peux dire que vous avez mené les délibérations avec autorité et impartialité. Tous les membres du Comité ont eu le temps d'interroger des témoins et d'intervenir dans le débat d'une façon ordonnée. Je suis donc prêt à épouser votre proposition et à demander à mes collègues de vous faire confiance.

The Chairman: Does everybody agree with Mr. Ouellet's comments?

An hon. member: Fair enough.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Agreed.

Mr. Redway: Authority and impartiality.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. I hope it is in the record.

Mr. Redway: And congeniality. I like that part too.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): All the virtues indeed are in you.

Le président: Les dépenses des témoins: Le Comité a le pouvoir d'autoriser le remboursement des dépenses des témoins, comme vous le savez. Mais il faut adopter une motion appropriée. Monsieur Kilgour, avez-vous un commentaire à faire?

M. Kilgour: Monsieur le président, selon les demandes que nous avons reçues jusqu'à maintenant, il est bien évident que les témoins sont des groupes qui s'intéressent énormément au projet de loi. À mon avis, peu d'entre eux

[Translation]

M. Forrestall: C'est ce qui se passe dans d'autres comités, particulièrement lorsque les témoins viennent de très loin. Toutefois, si vous comptez être présent, je n'y vois pas d'objection.

Le président: Si je comprends bien la motion, le quorum pour l'audition des témoignages sera de trois membres du Comité, y compris le président, à condition qu'un des trois soit un représentant de l'opposition.

La motion est adoptée.

The Chairman: And now for questioning of witnesses. By experience, I do not like to be restrained or to control the members as to the time allotted to them for questions. So far, I have been rather tolerant, quite tolerant even... When the questioning is all on the same subject, I am never very comfortable interrupting a member after ten minutes or five minutes. So with your permission, I would like this to be left to the discretion of the Chairman. I want to give members enough time to ask all pertinent questions. Of course, I will not tolerate repetitive questions which will unduly prolong the debate.

Does anyone wish to move a motion based on my proposal?

Mr. Ouellet: Yes, Mr. Chairman. The study of a bill is more apt to bring results if it is carried out by a small committee than by a collegial effort. I have already sat on a legislative committee chaired by you. I feel that you have presided over the debates with authority and impartiality. All the members of the committee had time to question the witnesses and to intervene in the debate in an orderly fashion. I am therefore ready to support your proposal and to ask my colleagues to trust you.

Le président: Tout le monde est-il d'accord avec les remarques de M. Ouellet?

Une voix: Cela va.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): D'accord.

Mr. Redway: Autoritaire et impartial.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. J'espère que vos remarques seront inscrites au compte rendu.

M. Redway: Et gentillesse. Cela aussi, j'aime.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Décidément, vous avez toutes les vertus.

The Chairman: Witness expenses. As you know, the committee is empowered to authorize the reimbursement of witness expenses. But we need to adopt a suitable motion. Mr. Kilgour, did you have something to say?

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, it seems obvious, judging from the requests we have received so far, that the witnesses are groups who are very directly interested in this bill. In my opinion, very few of them would not be

[Texte]

manquent de moyens pour venir ici. On m'a dit qu'un groupe d'Europe viendra présenter ses opinions. Je pense que, dans ce cas, une motion comme celle que vous proposez n'est pas nécessaire. Si un individu a besoin de cette aide, on pourra la considérer. Pour les autres, je ne pense pas que ce soit nécessaire. Mais, peut-être que mes collègues voudraient exprimer d'autres opinions.

Le président: Monsieur Kilgour, je sais que certains membres du conseil d'administration, notamment les membres du Comité des transports de la Chambre de commerce et d'industrie, à Québec, désirent comparaître. J'ai moi-même siégé à la Chambre de commerce pendant plusieurs années. Vous savez qu'elle vit des contributions de ses membres. Dans de tels cas il serait très bien vu qu'on puisse défrayer les dépenses des administrateurs qui viendraient comparaître au nom de la Chambre de commerce.

La discussion est ouverte.

Mr. Forrestall: I find this totally unacceptable. I think if the Chamber of Commerce cannot afford to come and make a representation to a standing committee of the House of Commons, not just this one but any one, our country is in a sad state. We are in danger of setting precedents we really have not thought out and thought clearly through.

The second point with respect to it is that in my judgment and knowledge of those involved in shipping conferences I have yet to meet any who could not afford quite easily to come here and make their views clearly known to us.

I think the third point directly in respect to this is that when we went through it before and had witnesses I do not think there were any offers of help, nor were there requests for financial help.

In any event, rather than go on with a whole series of arguments along this line, I suggest we leave it so that if somebody legitimately felt they were being denied an opportunity to present their views to this committee, they could make an application which would then be considered by the steering committee or the advisory committee, which in turn could make a recommendation with respect to the application to a meeting of the full group.

I say this advisedly in that we are developing new procedures and new processes. I think it is dangerous when we assume everybody needs financial help to appear in front of us. I think it has the danger of turning events in Ottawa into an excuse simply to come to Ottawa.

The Chairman: Any additional comments? Mr. Epp.

• 1545

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, barring that motion finding a seconder, it seems to me the motion proposed here in the notes can strike a reasonable

[Traduction]

able to afford coming here. I was told that a group from Europe wished to appear in order to present its opinions. I think that, in such a case, a motion such as this would be unnecessary. If an individual needs our help, then we could consider it. As for the others, I do not feel it is necessary. But maybe my colleagues have other ideas.

The Chairman: Mr. Kilgour, I know that certain members of the board of directors, particularly the members of the Transport Committee of the Chamber of Commerce and Industry, in Quebec City, had requested to appear. I personally sat on the Chamber of Commerce for several years. As you know, it survives through member contributions. In such cases, I think it would be quite acceptable to reimburse the expenses of administrators appearing on behalf of the Chamber of Commerce.

The floor is open for discussion.

M. Forrestall: A mon avis, c'est tout à fait inadmissible. Si la Chambre de commerce n'a pas les moyens de comparaître devant un comité permanent de la Chambre des communes, pas nécessairement le nôtre, mais n'importe quel comité, c'est signe que notre pays est en mauvaise posture. Je crois que nous risquons d'établir des précédents qui auront des conséquences auxquelles nous n'avons pas pleinement réfléchi.

Deuxièmement, à mon avis, et d'après ce que je sais des représentants des conférences maritimes, je n'en connais pas un qui n'aurait pas amplement les moyens de se rendre ici pour nous faire clairement connaître ses idées.

Troisièmement, lorsque nous en avons discuté dans d'autres comités et que nous avons entendu les témoignages, il n'y a jamais eu ni d'offre ni de demande d'aide financière.

Quoi qu'il en soit, au lieu de vous présenter toute une série d'arguments de ce genre, je propose qu'on laisse la question de côté, de sorte que si quelqu'un estime sérieusement qu'il ne pourra pas présenter ses idées à notre Comité, faute d'aide financière, il pourra présenter une demande que le comité directeur, ou le comité consultatif, pourra examiner et au sujet de laquelle il fera une recommandation au comité plénier dans le cadre d'une réunion.

C'est un conseil que je vous donne, puisque nous sommes en train d'élaborer de nouvelles procédures et de nouvelles méthodes. A mon avis, il est dangereux de supposer que tout le monde aura besoin d'aide financière pour comparaître devant notre Comité. Cela risque d'encourager les gens à invoquer n'importe quel prétexte pour venir à Ottawa.

Le président: Autre chose? Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, si l'on exclut le fait que cette motion ne sera peut-être pas appuyée, il me semble que l'on pourrait

[Text]

mean, presumably at the discretion of the chairman, where executives of affluent organizations arrive... Although these companies are at the receivers' doors and in court in some cases these days, I am not sure they are all that affluent. But at the discretion of the chairman, let us recognize the possibility that other kinds of witnesses altogether than executives of the carriers might want to appear before us. In those cases it would only be appropriate to have their reasonable travelling expenses recognized.

I cheerfully move the motion, and go shopping for a seconder myself, as I guess Mr. Nowlan is doing.

Mr. Forrestall: Let them make an application for it, and let the chairman then consider the merits of it.

The Chairman: Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, I think you were really saying you would like to have this motion, and I am caught between yourself and Mr. Forrestall. If I second it, then Mr. Forrestall is mad at me; if I do not, then you are mad at me. So I will second it.

The Chairman: We will agree to move the motion.

Mr. Ouellet: I think it is important to understand that this motion does not automatically, if accepted, give reimbursement to all the witnesses who will appear here. It is exclusively a motion that is a standard motion, I understand, for every committee, which allows the reimbursement of expenses incurred by people who appear before a committee, people who do not have the financial capacity to have major company expense accounts or major association expense accounts to come and lobby parliamentarians. I think we could pass this motion with the understanding that those who will appear will have to ask, and then we will judge whether or not we should reimburse them.

The Chairman: I just wanted to point out that I was not talking on behalf of Quebec's local chambers of commerce, but it was only an open discussion of that type, which had an example. Yes, Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): As a point of order, the clerk has reminded me that the foul-up on the list does not have me officially on it, so I depend on my good colleagues to move and second here.

The Chairman: Will you agree to move and second that?

Mr. Kilgour: I wonder if I am on the list too, Mr. Chairman.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, you are.

The Chairman: You were already on it.

[Translation]

trouver un moyen terme, le président pouvant, s'il le juge bon, lorsque les cadres de riches organismes comparaissent... Même si ces compagnies se trouvent au bord de la faillite, et devant la justice dans certains cas, je ne suis pas sûr qu'elles soient toutes aussi riches qu'on le pense. Mais laissons au président le loisir d'en décider, car il se peut que ce ne soit pas uniquement des cadres de ces compagnies maritimes qui veuillent comparaître devant nous. Dans ce cas, leurs frais de déplacement devraient être remboursés.

Je présente donc avec joie cette motion et je vais chercher moi-même quelqu'un qui consentira à l'appuyer, tout comme le fait M. Nowlan.

M. Forrestall: Qu'ils en fassent la demande et que le président en soit juge.

Le président: Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Monsieur le président, je crois que vous voulez que cette motion soit adoptée, et je suis pris entre vous-même et M. Forrestall. Si je l'appuie, M. Forrestall sera fâché, et si je ne l'appuie pas, c'est vous qui serez fâché. Alors, je l'appuie.

Le président: La motion est donc présentée.

M. Ouellet: Je crois qu'il est important de reconnaître que cette motion, si elle devait être adoptée, ne donne pas automatiquement aux témoins qui comparaissent devant le Comité le droit d'être remboursés de leurs frais de déplacement. C'est une motion tout à fait ordinaire, que chaque comité adopte, et qui lui permet de rembourser les frais de déplacement de ceux qui sont invités à comparaître, de ceux qui n'ont pas les ressources financières nécessaires, qui n'ont pas de grosses notes de frais qui leur permettent d'effectuer des démarches auprès des députés. Je crois que nous pourrions adopter cette motion en indiquant que les témoins devront présenter une demande de remboursement au Comité et qu'il appartiendra à ce Comité d'accéder à cette demande ou non.

Le président: Je voulais simplement vous dire que je ne parlais pas au nom des chambres de commerce locales du Québec; je ne les citais qu'en exemple. Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je voudrais invoquer le Règlement, car le greffier vient de me rappeler qu'à la suite de certaines bavures, mon nom ne figure pas officiellement sur la liste, si bien que je dépends de mes collègues pour ce qui est de proposer et d'appuyer une motion.

Le président: Acceptez-vous de proposer et d'appuyer cette motion?

M. Kilgour: Suis-je sur la liste, monsieur le président?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, vous y êtes.

Le président: Vous y étiez déjà.

[Texte]

Mr. Ouellet: Is there a difficulty? I think we could readdress this question if the case occurred. We do not preclude this taking place.

Mr. Forrestall: We do not have to deal with this.

Mr. Redway: We can do it later.

Mr. Forrestall: If it comes up, if it becomes an issue, let us deal with it.

Mr. Redway: That is right.

Mr. Ouellet: We will bring it back if necessary.

The Chairman: Okay. We will agree?

Mr. Redway: Okay for now.

The Chairman: Any other specific questions?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, as one other item in preparation for careful consideration of the bill, will there be some advertising of our consideration of the bill?

The Chairman: That is a good question. I will appreciate an open discussion for those who want to discuss that specific matter, in order to have some advertising to advertise through some specialized review or magazine in order to inform those who want to make some comments before the committee. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The Parliamentary Secretary may have some other views, as well may Mr. Ouellet. Again, this is very narrow. The community of interest with respect to this is rather narrow. I say that because I think within my certain knowledge everybody concerned about it is fully aware of it and fully aware we are meeting here today, this week, and that we will be going on over the next several weeks with respect to it.

If there is some obligation, I guess. . . I do not think I want us advertising in every daily newspaper and every weekly newspaper in the country. Perhaps the relative maritime community papers and some other financial papers might attract the attention of parties interested in a limited advertising campaign if it were deemed necessary. I do not believe it to be, but if it were I would be quite prepared to accept that—certainly not a broad expensive campaign, however.

• 1550

The Chairman: Perhaps his department can send a short list of where he would like to have some advertising.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Well, let me suggest for addition to this list the shipping press and financial newspapers as well as the leading morning paper in the port cities of Halifax, Saint John, Montreal, Toronto, and Vancouver.

Mr. Forrestall: That is it.

Mr. Belsher: It would surprise me if it has not been done already.

[Traduction]

M. Ouellet: Y a-t-il un problème? Je crois que nous pourrions en discuter de nouveau si le cas se présentait. Nous n'avions pas pensé à cette éventualité.

M. Forrestall: Nous n'avons pas à nous en occuper maintenant.

M. Redway: Nous pouvons le faire plus tard.

M. Forrestall: Si cela dégénère en problème, nous le réglerons.

M. Redway: Oui.

M. Ouellet: Nous y reviendrons, si nécessaire.

Le président: Bien. Êtes-vous d'accord?

M. Redway: Oui, pour l'instant.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, en vue de bien préparer l'examen de ce projet de loi, je me demande si cet examen sera rendu public.

Le président: Votre question est excellente. Je demanderais à ceux que le sujet intéresse de bien vouloir en discuter. Devons-nous faire publier une annonce dans des revues spécialisées en vue d'informer ceux qui pourraient vouloir comparaître devant notre Comité? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Le secrétaire parlementaire pense peut-être autrement, de même que M. Ouellet. Je le répète, ce projet de loi n'intéresse que très peu de gens. Je dis cela parce que je crois que ceux que le sujet intéresse savent déjà que nous siégeons aujourd'hui, cette semaine, et que nous en discuterons au cours des semaines à venir.

S'il faut le faire. . . Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de publier des annonces dans chaque quotidien et dans chaque hebdomadaire du pays. Si nécessaire, nous pourrions publier une annonce dans les journaux maritimes ou dans certains journaux financiers, pour attirer l'attention de ceux que cela intéresse. Je ne crois pas que ce soit nécessaire, mais je suis tout à fait disposé à accepter cela, mais certainement pas une énorme campagne publicitaire qui coûterait très cher.

Le président: Peut-être le ministère pourrait-il nous envoyer une petite liste de journaux ou de revues dans lesquels ces annonces devraient paraître.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Permettez-moi d'ajouter à cette liste la presse maritime, la presse financière, ainsi que les principaux journaux du matin dans les villes portuaires de Halifax, Saint-Jean, Montréal, Toronto et Vancouver.

M. Forrestall: Oui.

M. Belsher: Cela me surprendrait énormément qu'on ne l'ait pas déjà fait.

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): No, it has not been done.

The Chairman: Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, I understand from Mr. Grant Mannery, director of international shipping policy, Transport Canada, that all of the parties that—

Mr. Forrestall: They are fully aware of this.

Mr. Kilgour: They are fully aware of this, as Mr. Forrestall says. Indeed, we have the briefs already. It is the conferences that are involved and it is other parties who are well known and are well familiar with the bill. I do not think there is going to be somebody walking in off the street to want to make a submission on this matter.

Was your question whether we should advertise for witnesses?

The Chairman: The question was from Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On submissions. It seems to me it can be quite dangerous to assume that something of this sort matters only to the people immediately involved with an industry and to suggest that members of the business public in our port cities do not have a concern about this. They might conceivably be unaware that the bill is coming forward so they deserve to be informed of that fact. It seems to me that is only common sense, for the good government of the country.

Mr. Kilgour: With respect to my friend, I understand that if you advertise you have to give a minimum of three weeks' or four weeks' notice, and that to advertise across the country costs something like \$40,000 or \$50,000.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We were talking about the shipping press and the financial press and I suggested "the" morning paper, assuming it reaches the business public of Halifax, Saint John, Montreal, Toronto and Vancouver, to hit our main port cities.

Mr. Kilgour: Would it be helpful to the committee if Mr. Mannery, who deals with these matters every day professionally, gave his views on that? He is with us today.

Mr. Ouellet: He already told me his views. He told you—

Mr. Kilgour: No, he did not. That is why I said—

Mr. Ouellet: You just relayed it to us.

Mr. Kilgour: He did not tell me his views. He might wish to speak to us.

Mr. Ouellet: Sure.

Mr. Kilgour: I have no idea what he is going to say.

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Non, cela n'a pas encore été fait.

Le président: Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Monsieur le président, M. Grant Mannery, directeur de la Politique maritime internationale au ministère des Transports, me dit que tous les intéressés qui. . .

M. Forrestall: Tout le monde est au courant.

M. Kilgour: Oui, comme le dit M. Forrestall, tous les intéressés sont au courant. Nous avons déjà reçu leurs mémoires. Ce sont les conférences maritimes qui sont en cause, et les principaux intéressés connaissent à fond ce projet de loi. Je ne crois pas que l'homme de la rue veuille faire un exposé à ce sujet.

Me demandiez-vous si nous devons mettre une annonce dans les journaux pour que ceux que cela intéresse nous écrivent?

Le président: C'est M. Epp qui vous posait cette question.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pour obtenir des mémoires. Il me semble dangereux de supposer à priori que ce genre de projet de loi n'intéresse que ceux qui sont directement en cause et de dire que le milieu des affaires, dans nos villes portuaires, ne s'y intéresse pas. Ils ne savent peut-être pas que ce projet de loi a été soumis à l'examen de ce Comité et ils devraient donc en être informés. Cela me semble relever du simple bon sens, c'est une question de jugeote.

M. Kilgour: A ce propos, je crois que si l'on fait publier des annonces dans les journaux, il faut compter au minimum trois ou quatre semaines de préavis et que cela coûte environ de 40,000 à 50,000 dollars.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous nous étions entendus pour ne faire paraître des annonces que dans la presse maritime, la presse financière et «le» journal du matin, en supposant que le milieu des affaires de nos principales villes portuaires, soit Halifax, Saint-Jean, Montréal, Toronto et Vancouver, le lise.

M. Kilgour: Peut-être pourrions-nous demander à M. Mannery, qui s'occupe de ces choses-là tous les jours, dans l'exercice de ses fonctions, de nous dire ce qu'il en pense? Il est ici aujourd'hui.

M. Ouellet: Il m'a déjà dit ce qu'il pensait. Il vous a dit. . .

M. Kilgour: Non, il ne l'a pas fait. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé. . .

M. Ouellet: Vous venez de nous en faire part.

M. Kilgour: Il ne m'a pas dit ce qu'il pensait. Il désire peut-être dire quelques mots.

M. Ouellet: Oui.

M. Kilgour: Je n'ai pas la moindre idée de ce qu'il va dire.

[Texte]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): He is now on his mettle. We should have him sit in the middle of this, in an appropriately impartial spot.

Mr. Kilgour: We should sit him in the center, I guess, uncontaminated by me.

The Chairman: Go ahead.

Mr. L.G. Mannery (Director of International Shipping Policy, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. The groups interested in this are represented by the Canadian Shippers' Council, who tell us they represent 90% of all the shippers in Canada who are interested in shipping or in the bill in any way. So I think by them being aware of it, certainly 90% of all shippers out there are aware.

On the other side of the coin, the shipping conferences, all the major conferences in Canada have been phoning me. They are aware of it. They phone me at least weekly, so there are no conferences that are not aware that this is going on.

In terms of ports, they are basically aware. The major ports are aware, though there may be some of the smaller ports that are not. Certainly ports like Halifax, Montreal, and Vancouver are all aware of this, and I assume a number of the smaller ports are also aware.

That would only leave the general public, who might have some interest in it but certainly has never expressed any interest to us during any of the discussions since 1980. I think that is about all I can say on our contacts with the public and those who are aware.

• 1555

The Chairman: Are there any additional comments? Has everybody agreed with it? Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I think the testimony we just had is probably the fact. The idea of advertising is in order to find out whether the public at large or some independent shippers or some port authorities might have a view to express. I think it is quite clear the conference is aware. Even before we assembled, they had already prepared their presentations and we have had their copies. So they are certainly very much aware of the legislation.

My inclination would be to be on the safe side and have maybe some small advertising in the port cities: one publication per city per major port, indicating that we are open to submissions and that is it.

Mr. Forrestall: There are 20 significant ports in Canada, Mr. Chairman. Perhaps we could run a modest ad simply announcing the fact that hearings have commenced by the legislative committee under your distinguished patronage and leadership, sir. It could add that details may be obtained by communication with the clerk of the legislative committee.

[Traduction]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il est maintenant sur la sellette. Nous devrions le faire asseoir en plein milieu, à l'endroit le plus neutre.

M. Kilgour: Il devrait s'asseoir au centre, je suppose, sans risque d'être contaminé par moi.

Le président: Je vous en prie.

M. L.G. Mannery (directeur de la Politique maritime internationale, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Les groupes qui s'intéressent à cette question sont représentés par le *Canadian Shippers' Council*, qui représente, dit-il, 90 p. 100 de tous les transporteurs maritimes du Canada. Alors, s'ils sont au courant de ce projet de loi, 90 p. 100 des transporteurs maritimes du pays le sont également.

Par contre, les conférences maritimes, l'ensemble des principales conférences maritimes du Canada, m'ont téléphoné. Elles sont au courant de ce projet de loi. Elles me téléphonent au moins chaque semaine, si bien qu'il n'y en a aucune qui n'est pas au courant de ce projet de loi.

D'autre part, je crois que les villes portuaires sont toutes plus ou moins au courant de cette affaire. Les grandes villes portuaires le sont, peut-être pas toutes les petites. Mais les ports de Halifax, Montréal et Vancouver sont au courant de cela, et je suppose qu'un certain nombre de petites villes portuaires savent également que ce projet de loi a été soumis à l'examen du Comité.

Il ne reste donc que le public en général, qui s'y intéresse peut-être, mais qui n'a jamais manifesté quelque intérêt que ce soit depuis 1980, depuis que ces discussions durent. Voilà à peu près tout ce que je puis dire à ce sujet.

Le président: Avez-vous d'autres observations à faire? Êtes-vous tous d'accord? Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je crois que ce que vient de dire M. Mannery reflète la réalité. Nous voulons faire publier des annonces en vue de voir si le public en général, si certains transporteurs maritimes indépendants ou si certaines autorités portuaires ne voudraient pas exprimer leur point de vue. Mais il est évident que les conférences maritimes sont au courant de cet examen. Même avant que ce Comité ne soit créé, nous avions déjà leurs mémoires en main. Alors, elles sont très au courant des faits.

Mais pour nous en assurer, nous pourrions peut-être faire publier une annonce dans un journal de chaque ville portuaire, indiquant que nous invitons les intéressés à nous présenter des mémoires, et c'est tout.

M. Forrestall: Le Canada compte 20 ports d'importance, monsieur le président. Peut-être pourrions-nous faire publier une petite annonce indiquant que le Comité législatif a entamé ses audiences sous votre présidence experte. Nous pourrions y ajouter que les intéressés peuvent se procurer des détails complémentaires auprès du greffier.

[Text]

The Chairman: Do we have a consensus?

Mr. Redway: This means one ad in one newspaper in each port.

The Chairman: With my picture.

Mr. Belsher: The silver-haired chairman; re-elect Marcel Tremblay.

The Chairman: Yes, thank you very much. I will make a note of it.

Mr. Forrestall: No pictures of the chairman.

Mr. Redway: Re-elect Marcel Tremblay.

Mr. Ouellet: With the announcement of your appointment as chairman of this committee indicating anybody who wants to meet you—

The Chairman: Is everybody agreed?

Mr. Ouellet: —will have the honour of meeting you.

Le président: Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur Ouellet?

Mr. Ouellet: I would like to know from you, Mr. Chairman, your intention in terms of agendas and—

The Chairman: I think we have a—

Mr. Ouellet: —schedule we should contemplate. I ask the questions obviously with something in the back of my mind. As you know, we are working on Bills C-18 and C-19 and I am busy with these two pieces of legislation at another committee. We are going west next week. Then we will be a week here in Ottawa. I guess I could be certainly trying to divide my time the week after. But then we go for the last week of the month to the Maritimes. Frankly, I cannot be in the Maritimes and here at the same time.

Mr. Belsher: Until April 3. The two clerks should consult. I think the two clerks should consult.

Mr. Forrestall: Iain Angus will be in the same boat as well, because he is tied up on Bills C-18 and C-19, and we are travelling.

The Chairman: It is the story of cost.

Mr. Forrestall: May I suggest, Mr. Chairman, that perhaps consensus could be found? Could the clerk of our committee consult with the clerk of the Standing Committee on Transport, reporting back to you? You could consult with your advisers and we would then presumably stand adjourned to your call. Your call presumably would be at a time convenient to at least three members of the committee who are quite deeply and heavily involved in Bill C-18.

The Chairman: It is fair. It means we will decide by the order of those who want to appear before us at the steering committee next week sometime or after we see some—

[Translation]

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

M. Redway: Donc, une annonce dans un journal de chaque ville portuaire.

Le président: Avec ma photo.

M. Belsher: Le président aux cheveux argentés; réélisez Marcel Tremblay.

Le président: Oui, merci beaucoup. J'en prends bonne note.

M. Forrestall: Pas de photo du président.

M. Redway: Réélisez Marcel Tremblay.

M. Ouellet: Annonçons que vous avez été élu président de ce Comité et que quiconque désire vous rencontrer. . .

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

M. Ouellet: . . . aura l'honneur de vous rencontrer.

The Chairman: Do you have any other additional comments to make, Mr. Ouellet?

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais savoir quand. . .

Le président: Je crois que nous avons. . .

M. Ouellet: . . . auront lieu les séances. Je vous pose cette question parce que je pense à quelque chose. Comme vous le savez, nous examinons actuellement les projets de loi C-18 et C-19, et je suis très occupé. Nous nous rendons dans l'Ouest la semaine prochaine, et nous resterons ensuite une semaine ici, à Ottawa. Je pourrais, je suppose, essayer de répartir mon temps entre ces deux comités la semaine suivante. Mais nous partons ensuite pour les Maritimes, la dernière semaine du mois de mars. Je ne peux pas être en même temps dans les Maritimes et à Ottawa.

M. Belsher: Jusqu'au 3 avril. Les deux greffiers devraient se consulter.

M. Forrestall: C'est le cas de Iain Angus également, car il est membre du comité législatif examinant les projets de loi C-18 et C-19, et il sera en déplacement également.

Le président: C'est une question de coût.

M. Forrestall: Peut-être pourrions-nous trouver un terrain d'entente, monsieur le président? Pourrait-on demander au greffier de notre Comité d'en parler avec le greffier du Comité permanent des transports et de vous faire un rapport? Vous pourriez consulter vos conseillers et, ensuite, lever la séance jusqu'à nouvelle convocation. La prochaine séance aura sans doute lieu à l'heure qui conviendra le mieux à au moins trois membres du Comité qui siègent également au Comité des transports, qui examine le projet de loi C-18.

Le président: Très bien. Nous prendrons donc une décision selon l'ordre de comparution au comité directeur la semaine prochaine ou après. . .

[Texte]

Mr. Ouellet: Not next week, because next week—

Mr. Forrestall: The week after.

Mr. Ouellet: It would be the week after, if possible.

Mr. Forrestall: Unless we could meet tomorrow on it or something.

Mr. Ouellet: Yes.

The Chairman: I have a list here of all those who asked to appear, unless we can decide already to ask some of them to come.

Mr. Kilgour: Could we have a steering committee meeting right after this meeting?

The Chairman: Yes, it would be a good idea.

Mr. Ouellet: Yes, why not?

The Chairman: It is a good idea.

• 1600

Mr. Kilgour: Could Mr. Mannery attend the meeting? He can tell us a lot about them too, if it is acceptable to us.

The Chairman: Is everybody agreed? If there are no other questions, I adjourn this meeting to the call of the Chair.

Tuesday, April 28, 1987

• 1105

The Acting Chairman (Mr. Redway): Ladies and gentlemen, I bring this committee to order. I see we have a quorum here this morning. I would like to welcome first of all the Parliamentary Secretary, Mr. Blaine Thacker. We are pleased to have you here this morning, Mr. Thacker. I understand you are going to be introducing the witnesses from the department and perhaps say a brief word before you join us as a member of the committee.

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. It is under parliamentary reform we find ourselves in a new situation even today where I can sit as both a member of your committee and as a witness in my capacity as Parliamentary Secretary. Might I say it is an honour for me to appear in both capacities. It is a great opportunity to hear the evidence, to hear your questioning and to share with you the assessment of the recommendations and the evidence we will hear.

I have with me two departmental experts. Mr. Martin Brennan is the Associate Assistant Deputy Minister for Policy and Co-ordination in the Department of Transport. Mr. Brennan is responsible for policy development in the department, particularly with respect to air and marine matters. He was appointed to his present position about 18 months ago, but for five years prior to that he was deputy administrator of the department's marine administration,

[Traduction]

M. Ouellet: Non, pas la semaine prochaine, car c'est à cette date-là. . .

M. Forrestall: La semaine d'après.

M. Ouellet: Oui, si possible.

M. Forrestall: À moins que nous puissions siéger demain.

M. Ouellet: Oui.

Le président: J'ai ici une liste de tous ceux qui ont demandé à comparaître devant le Comité; peut-être pourrions-nous décider dès maintenant de demander à certains d'entre eux de venir.

M. Kilgour: Si nous tenions une réunion du comité directeur tout de suite après cette réunion-ci?

Le président: Oui, ce serait une bonne idée.

M. Ouellet: Oui, pourquoi pas?

Le président: C'est une bonne idée, oui.

M. Kilgour: M. Mannery pourrait-il assister à cette réunion? Il peut nous en dire beaucoup là-dessus, si cela ne vous dérange pas.

Le président: Êtes-vous d'accord? Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, je déclare cette séance levée.

Le mardi 28 avril 1987

Le président suppléant (M. Redway): Mesdames et messieurs, la séance est ouverte. Je vois que nous avons le quorum ce matin. Je voudrais tout d'abord souhaiter la bienvenue au Secrétaire parlementaire, M. Blaine Thacker. Nous sommes ravis de vous avoir parmi nous ce matin, monsieur Thacker. Je crois que vous avez l'intention de nous présenter les témoins du ministère et de nous dire quelques mots avant de vous joindre à nous.

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du Ministre des transports): Merci bien, monsieur le président, membres du Comité. C'est à la suite de la réforme parlementaire que je me trouve dans cette situation nouvelle aujourd'hui, soit à la fois de siéger à votre Comité et de venir témoigner en tant que Secrétaire parlementaire. Je suis honoré de pouvoir remplir ces deux fonctions. Je peux ainsi entendre les témoignages, suivre votre interrogatoire et évaluer, en même temps que vous, les recommandations et les dépositions que nous allons entendre.

J'ai à mes côtés deux experts du ministère. Tout d'abord, M. Martin Brennan, Sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordinations, Transport Canada. M. Brennan est affecté à l'élaboration des politiques au ministère, notamment à l'égard des transports par air et par eau. Il occupe ce poste depuis 18 mois, après avoir été durant cinq ans attaché des directions au groupe maritime du ministère, où il était également préposé à l'élaboration

[Text]

with particular responsibility for marine policy matters. From 1975 to 1981 he was director general of the transportation industry's branch of what was then the Department of Industry, Trade and Commerce. He therefore comes to us very well qualified.

Our second witness is Mr. Grant Mannery, who is an engineer by profession. He joined the Department of Transport in 1966 and has spent his career in the department. From 1974 to 1977 he was senior adviser, marine; 1977 to 1983 he was in international marine policy; and from 1983 to the present he has been director of international shipping policy.

They know the industry, Mr. Chairman, they know the history of the Shipping Conferences Exemption Act, they know the make-up of Bill C-21. I ask them to comment to you specifically on the global infrastructure, the pressures for change, and to certainly answer any questions you have. I also believe you have received briefing books, which I think is a very wise practice because it puts us all on a more equal footing. Under the new rules of Parliament, we as legislators have a responsibility to legislate and are picking it up.

I am very pleased, Mr. Chairman, that your witnesses seem to be well balanced among conference members, shippers and academics. They will no doubt give us different views and we will then have to face our cross-examination, our questions and our challenges.

In the overall context it is clear that the global structure and indeed the players are in a state of constant change, and seemingly more rapid change as the years go by. I understand from my review that the rates were pretty high in 1981 but now they may be very low, that surcharges have been a problem in terms of fuel as a result of the OPEC situation, and the currency changes in the global marketplace have caused problems and resulted in surcharges. In that context the Department of Transport officials, after consultations with the Department of Consumer and Corporate Affairs, and in the context of complaints that we as members and government have received over the years, as well as the government paper *Freedom To Move*, have put together Bill C-21. The Minister of Transport feels it is acceptable in terms of a balance, Canada and the world, shippers versus conference members, competition versus oligopoly control.

• 1110

The Minister of Transport, as you know, Mr. Chairman and members of the committee, solicits your considered views after hearing the evidence in open hearings and after you have had an opportunity to challenge their positions. He will of course seriously consider your views and any amendments you might wish to put forth. Mr. Crosby, from my own experience, having spent two and a half years with him in the Department of Justice, has been very open to sensible, reasoned amendments. That is the

[Translation]

des politiques. De 1975 à 1981, il était directeur général de l'industrie des transports à l'ancien ministère de l'Industrie et du Commerce. Il s'agit donc d'un témoin des plus compétents.

Notre second témoin, c'est M. Grant Mannery, qui exerce la profession d'ingénieur. Arrivé au ministère des Transports en 1966, il y a fait carrière. De 1974 à 1977, il était conseiller principal, groupe maritime; de 1977 à 1983, il était à la politique internationale (eau), et depuis 1983 le directeur de la politique internationale (groupe maritime).

Ils connaissent l'industrie, monsieur le président, ils connaissent l'historique de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ils connaissent les dispositions du projet de loi C-21. Je vais les prier de nous entretenir précisément des infrastructures globales et des pressions qui ont donné lieu à ces changements, ainsi que de répondre à toutes vos questions. Vous devez tous avoir reçu une trousse de documents, ce que j'estime une excellente pratique, car cela nous met tous sur le même pied. Selon les nouvelles règles adoptées par le Parlement, nous, les législateurs, nous sommes là pour légiférer et nous le faisons.

Je suis bien content de voir, monsieur le président, que vous avez fait un choix équilibré des témoins parmi les membres des conférences maritimes les expéditeurs et les universitaires. Nul doute qu'ils nous fourniront des points de vue divers et que leurs interrogatoires et les contre-interrogatoires nous permettront d'établir les défis à relever.

Dans le contexte global, il est évident que la structure globale et portant, des partenaires, évolue sans cesse, selon un rythme qui s'accélère au fil des ans. J'ai constaté que les taux, assez élevés en 1981, sont désormais très bas, que la surprime des carburants a suscité des difficultés, vu la situation de l'OPEP, de même que l'évolution mondiale des taux de change, autre cause de ces surprimes. C'est dans cette optique que les fonctionnaires du ministère des Transports ont rédigé le projet de loi C-21, après avoir consulté Consommation et Corporations Canada, compte tenu des plaintes de tous les députés et le gouvernement ont reçu depuis des années, compte tenu également du document gouvernemental *Aller sans entraves*. Le ministre des transports juge cette mesure acceptable en fonction de divers équilibres: le Canada et le monde, les expéditeurs et les membres des conférences maritimes, la concurrence et la suppression de l'oligopole.

Comme vous le savez, monsieur le président et membres du comité, le ministre des Transports sollicite une opinion réfléchie une fois que vous aurez entendu les témoignages lors d'auditions publiques et après que vous aurez eu l'occasion de contester leurs positions. Il étudiera sérieusement vos opinions et toutes modifications que vous pourriez proposer. D'après mon expérience, d'après les deux années et demie que j'ai passées avec lui au ministère de la Justice, M. Crosby a toujours bien accueilli

[Texte]

position we bring to you today and we look forward to hearing the evidence and hearing the amendments that you might feel are important to this bill. Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much, Mr. Thacker. Mr. Brennan.

Mr. M. Brennan (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): This is a bill to essentially exempt shipping conferences from the Competition Act and to replace and update the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

What we would like to do is talk about trade. We would like to talk about conferences; what they are and what they carry. Then we of course would like to home in on the bill and give you some background on why it is the way it is and how it differs from the act that is on the statutes now.

Foreign trade is an important part of the revenue and employment for Canada, and of course a significant part of this is with overseas countries where most of it is carried by sea. In fact, 83% of the value of Canadian deep-sea exports is carried by water. By deep-sea exports we mean things which are moving off the continent. So 85% of some \$25.5 billion was carried by water in 1985. This bill addresses an important aspect of the Canadian economy, which is the movement of this trade, particularly by what is known in the industry as liner conferences, or the liner trade.

The liner trade makes up by tonnage between 10% and 15% of Canada's deep-sea trade. The rest of it is what we know as the bulk trade—iron ore, hydrocarbon fuels, grains and the like—the bulk trade generally, but we are really not here to talk about the bulk trade, we are going to talk about the liner trade and the type of commodities it moves.

In general, those commodities have a higher value—finished or semi-finished products. On the basis of value, the liner trade accounts for about two-thirds of Canada's total deep-sea trade. Of this two-thirds, 40% to 60% is carried by conference operators. The rest of it is carried by independent shipping lines. Again, we are not really here to talk about independent shipping lines, although they are of course a factor in the existence of conferences that will be mentioned from time to time. The liner trade is in fact the regular service between specific points. Generally speaking, this liner trade, this high-value trade, is carried in containers or in break-bulk form, but in today's world it is mostly in containers.

About half of this total number of liner shipping services operating in the Canadian trades have formed what are known as conferences. These conferences are associations of carriers that not only supply the type of liner service we have already described, but which also get

[Traduction]

les amendements raisonnables et réfléchis. Telle est la position que nous vous soumettons aujourd'hui et nous attendons impatiemment les témoignages et les amendements que vous pourriez considérer importants pour ce projet de loi. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, M. Thacker. Monsieur Brennan.

M. M. Brennan (sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination, ministère des Transports): Ce projet de loi a essentiellement pour but de soustraire les conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence et de remplacer et de mettre à jour la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Nous voulons parler de commerce; nous voulons parler des conférences, de ce qu'elles sont et de ce qu'elles transportent. Puis nous aimerions évidemment nous concentrer sur le projet de loi et vous expliquer pourquoi elle prend cette forme et en quoi elle diffère de la loi actuelle.

Le commerce international assure une partie importante des revenus et des emplois au Canada et une partie importante de ce commerce se fait avec des pays d'outre-mer, principalement, par voie maritime. En fait, 83 p. 100 de la valeur des exportations canadiennes outre-mer sont transportées par bateaux. Les exportations outre-mer sont celles qui sont destinées à un autre continent. Ainsi, 85 p. 100 de quelque 25,5 milliards de dollars ont été transportés par eau en 1985. Ce projet de loi touche un aspect important de l'économie canadienne, c'est-à-dire le transport de ce commerce, surtout par ce que l'on appelle dans l'industrie les conférences maritimes.

Les conférences maritimes rendent compte de 10 à 15 p. 100 du volume du commerce canadien outre-mer. Le reste est transporté en vrac—le minerais de fer, les combustibles, les céréales et ainsi de suite—soit le commerce du vrac; mais nous ne sommes pas ici pour parler de ce commerce, nous allons parler des conférences maritimes et des marchandises qu'elles transportent.

En général, ces marchandises ont une valeur plus élevée, il s'agit de produits finis ou semi-finis. Sur le plan de la valeur, les lignes régulières rendent compte d'environ les deux tiers de l'ensemble du commerce outre-mer du Canada. Sur ces deux tiers, de 40 à 60 p. 100 sont transportés par les conférences. Le reste est transporté par des armateurs indépendants. Encore une fois, nous ne sommes pas ici pour parler des armateurs indépendants, bien qu'ils soient évidemment un facteur de l'existence des conférences dont nous parlerons de temps à autre. Les lignes maritimes sont en fait le service régulier entre des points donnés. En général, ce commerce de haute valeur est transporté dans des conteneurs ou en rupture de charge; de nos jours, c'est surtout par conteneurs.

Environ la moitié des services maritimes réguliers qui desservent le commerce canadien ont constitué ce que l'on appelle des conférences. Ces conférences sont des associations de transporteurs qui non seulement nous assurent un service régulier dont nous avons déjà parlé,

[Text]

together and regulate rates, regulate charges, regulate conditions of carriage and publish a common tariff. There were about 34 of these conferences operating at the end of 1986 in Canada. Of course, the whole point of this bill is that the practice of setting common tariffs in this way would not be legal if it were not for the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

This conference system first made its appearance more than 100 years ago in trade between Great Britain and India. The cutthroat competition began to cause a great deal of instability and unreliability in the import and export business around that time, so shippers consignees and carriers got together and decided that service regularity and safe carriage was important, and because of an agreement such as that, the conference system came into being quite a long time ago.

The first investigation into their actions in Canada was made about 1913, but it was not until 1971 that the first Shipping Conference Exemption Act was passed by Parliament. Later this was replaced by the Shipping Conferences Exemption Act of 1979. Among other things, it requires that conferences should file agreements, tariffs, surcharges, standard forms of loyalty contracts and many other things which we will come back to in more detail when we begin to talk about this bill before you now.

• 1115

As stated in *Freedom to Move*, the government accepts that it is neither feasible nor desirable to eliminate the conference system. In fact, south of the border the U.S. Shipping Act of 1984 has strengthened the immunity of conferences from anti-trust legislation in some areas. At the same time, the U.S. act of that time encouraged more competition among the members of the conference. Thus, it accords with the Canadian policy as set out in the white paper, *Freedom to Move*.

Conferences are a world-wide phenomenon. There is a United Nations Code of Conduct for the behaviour of conferences. It is best known for its 40:40:20 cargo-sharing provision. In many sources that tends to be the only thing the UN Code of Conduct for liner conferences has become well known for. There is no suggestion in this bill that cargo-sharing should in any way be enforced, but the UN Code of Conduct, if you read it, sets out quite a number of things relating to conference behaviour which are in the 1979 bill and which continue in this bill in one form or another. In many respects the UN Code of Conduct is much weaker in what it lays out in terms of what conferences can, cannot or may do.

Regarding this new bill, I would like to go over the fundamental changes from the existing legislation. The first one is that the new bill calls for a mandatory right of

[Translation]

mais qui s'entendent pour régler les tarifs, les frais, les conditions de transport et qui publient un tarif commun. Il y avait environ 34 de ces conférences à la fin de 1986 au Canada. Naturellement, le projet de loi est nécessaire parce que l'établissement de tarifs communs ne serait pas légal sans la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Ce système de conférence remonte à plus de cent ans, par le commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde. La concurrence était féroce et commençait à entraîner beaucoup d'instabilité et d'incertitude dans le domaine de l'importation et de l'exportation; c'est pourquoi les expéditeurs, les destinataires et les transporteurs ont décidé ensemble que la régularité du service et la sécurité du transport étaient importants et c'est une entente de ce genre qui a entraîné la création du système des conférences il y a déjà bien longtemps.

La première enquête sur ces conférences a eu lieu au Canada vers 1913, mais ce n'est qu'en 1971 que le parlement adoptait la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Par la suite, cette loi a été remplacé par la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Entre autres choses, cette loi exige que les conférences déposent les accords, les tarifs, les surcharges, les formulaires normalisés de contrats d'exclusivité et beaucoup d'autres choses auxquelles nous reviendrons plus en détails lorsque nous aurons commencé à parler de ce projet de loi que vous étudiez.

Comme il est dit dans *Aller sans entraves* le gouvernement reconnaît qu'il n'est ni possible ni souhaitable d'éliminer le système des conférences. En fait, au sud de la frontière, la Loi américaine de 1984 sur la navigation a renforcé l'immunité des conférences dans certains domaines par rapport aux lois anti-trust. En même temps, cette loi américaine encourageait la concurrence entre les membres de la conférence. Ainsi, cette loi était conforme à la politique canadienne exposée dans le livre blanc *Aller sans entraves*.

Les conférences sont un phénomène mondial. Il existe un code de déontologie des Nations Unies portant sur le comportement des conférences. On en connaît surtout la disposition qui prévoit le partage 40:40:20 des cargaisons. Souvent, c'est la seule chose qu'on connaisse bien du Code de conduite des Nations Unies. Rien dans le projet de loi n'indique que le partage des cargaisons devrait être appliqué, mais le Code des Nations Unies, si on prend la peine de le lire, comporte un certain nombre de dispositions relatives au comportement des conférences qui se retrouvent dans la loi de 1979 et qui sont maintenues dans le projet de loi sous une forme ou sous une autre. À de nombreux égards, le Code des Nations Unies comporte des dispositions beaucoup moins sévères sur le plan de ce que les conférences peuvent faire, ne peuvent pas faire ou sont autorisées à faire.

J'aimerais passer en revue les changements fondamentaux que comporte ce projet de loi par rapport à la loi actuelle. La première différence est que le projet de

[Texte]

independent action to be written into any conference agreement, giving individual members of a conference the right to provide a service or rate that is different from that stated in the tariff published by the conference. A member may take this action after 10 days' notice in writing to other members. We understand this will have the effect of keeping rates at competitive levels and will immediately benefit shippers in order to get them more competitive rates.

Perhaps it is worth repeating what this right of independent action means. You will remember that a conference is a group of shipping lines which have come together to fix a rate. If he so decides, any one member of the conference can step outside the conference and act independently with regard to serving one client or one type of commodity line. The conference agreement cannot prohibit him from doing that. Under existing legislation, a member can take independent action but the conference can stop him from doing it. The main difference being proposed in this legislation is that the conference cannot stop an individual member from taking that independent action.

Secondly, service contracts, which are confidential contracts where specific quantities of goods are made at agreed rates over a fixed period of time, will be permitted between conference members and shippers. These contracts can be between individual conference members and a shipper or between the conference as a whole and a shipper. The conference agreement will establish the terms and conditions respecting the use of service contracts and must also provide that a member may no longer be bound by service contracts after giving notice to other members. The second major difference from the existing legislation is confidential service contracts.

I am sure one point that will come up more and more as witnesses appear before you is independent action on these service contracts.

The confidentiality of these contracts is protected by both limited access to the contents and constraints on the use of the data. In addition to allowing for service contracts, the bill retains what are known as loyalty contracts, sometimes called patronage contracts, which have been in use for many years. In these, a shipper may commit a percentage of his goods, up to and including 100% to a conference, in return for a reduction of up to 15% of the published rate at which they may be carried.

• 1120

We bring this to your attention to avoid any confusion between service and loyalty contracts. Service contracts are confidential and deal with specific quantities of goods. Loyalty contracts are public and a standard form, and deal only with percentages of the total goods available for shipment.

[Traduction]

loi prévoit que le droit aux mesures distinctes doit être mentionné dans tout accord intra-conférence, ce qui donne à chaque membre d'une conférence le droit de fournir un service ou un taux différent du tarif publié par la conférence. Tout membre peut prendre une telle mesure sur préavis écrit de 10 jours aux autres membres. Ceci devrait avoir pour effet de maintenir les taux à des niveaux concurrentiels et comportera un avantage immédiat pour les expéditeurs qui pourront obtenir des taux plus concurrentiels.

Il convient peut-être de répéter ce que signifie ce droit aux mesures distinctes. Une conférence réunit un groupe de lignes maritimes qui se sont entendu pour fixer un taux. À son choix, tout membre de la conférence peut se retirer et agir de façon indépendante envers un client ou une sorte de marchandise. L'accord intra-conférence ne peut lui interdire de faire cela. La loi actuelle permet à un membre de prendre une mesure distincte, mais la conférence peut l'empêcher de le faire. La principale différence que comporte le projet de loi est que la conférence ne peut empêcher un membre de prendre une mesure distincte.

En second lieu, les contrats d'exclusivité limitée, qui sont des contrats confidentiels visant le transport de quantités données de marchandises à des taux convenus pendant une période déterminée, seront permis entre les membres de la conférence et les expéditeurs. Ces contrats peuvent lier certains membres de la conférence et un expéditeur où l'ensemble de la conférence et un expéditeur. L'accord intra-conférence fixera les clauses et conditions de l'utilisation des contrats d'exclusivité limitée et doit également disposé qu'un membre peut ne plus être lié par les contrats d'exclusivité limité après en avoir avisé les autres membres. La seconde grande différence par rapport à la loi actuelle est le contrat confidentiel d'exclusivité limitée.

Je suis certain que les témoins que vous entendrez mentionneront fréquemment les mesures distinctes à l'égard de ces contrats de services.

La confidentialité de ces contrats est protégée à la fois par l'accès restreint au contenu et par les restrictions touchant l'utilisation des données. En plus de permettre les contrats d'exclusivité limitée, le projet de loi conserve ce que l'on appelle les contrats d'exclusivité qui sont en usage depuis de nombreuses années. Un tel contrat permet à un expéditeur de confier à une conférence un certain pourcentage de ces marchandises, qui peut atteindre 100 p. 100, en échange d'une réduction pouvant atteindre 15 p. 100 du taux publié.

Nous attirons votre attention sur ce point pour éviter toute confusion entre les contrats d'exclusivité et les contrats d'exclusivité limitée. Les contrats d'exclusivité limitée sont confidentiels et portent sur des quantités déterminées de marchandises. Les contrats d'exclusivité sont publics, sous forme normalisée, et portent

[Text]

The third important change proposed is a new dispute-resolution procedure. Complaints made to the regulatory agency may be open to public hearings or decided on the basis of the material filed. The agency must render a decision no later than 120 days after the complaint has been filed.

There is also an alternative mechanism available to complainants. The existing 1979 act identifies the procedures of the National Transportation Act for the resolution of complaints against agreements or practices of conferences. This act uses the effect on the public interest as a test, and the proposed act introduces the investigation of complaints procedures, which I have just described as an alternative to the National Transportation Act approach.

In addition to what I have just described, the bill clarifies the setting, quoting, and charging of multimodal or through rates. I guess you would appreciate that a conference, being a group of shipping lines, obviously publishes a tariff from one port to another, say from Montreal to Rotterdam, but in addition to that, because of the nature of the goods moved by conference carriers, containers, the person who ships them is very interested in a through rate, a route not from the port in Montreal to Rotterdam but from, say, here in Ottawa somewhere, where he may have a container, to some point somewhere near Rotterdam, where he may want it delivered. Rather than be concerned with a port-to-port rate, he is more concerned with what he has to pay from where he has made the stuff and packed the container to where it is ultimately delivered.

This bill allows conferences to set and quote a through rate in its tariff. The actual amounts to be paid, however, by the ocean carrier to the inland carrier in Canada, whether that be a railway or a trucking line, must be decided on an individual basis; that is, between one conference member and the inland carrier.

In other words, what we are suggesting in this bill is that the conference cannot get together in terms of setting a rail rate or a land rate, but it should be confined only to what it has historically being confined to, the setting of rates between ocean ports.

To put some of what I have already said another way, the proposed act exempts conferences from the Competition Act if they conform to the requirements set out in the legislation. This exemption does not apply in a number of situations. For example, you deduce from what I said earlier that it does not apply unless the conference agreement provides the right of independent action to each member. If it does not, the conference comes under the Competition Act.

The exemption does not apply if two or more members of the conference agree to use a vessel in a predatory

[Translation]

uniquement sur les pourcentage de l'ensemble des marchandises qui peuvent être expédiées.

Le troisième changement important est une nouvelle méthode de solution des conflits. Les plaintes déposées auprès de l'organisme de régie peuvent faire l'objet d'une audition publique ou être jugées d'après les documents déposés. La commission doit rendre une décision au plus tard 120 jours après le dépôt de la plainte.

Les plaignants peuvent également se prévaloir d'un autre mécanisme. La Loi de 1979 dispose que les procédures prévues par la Loi nationale sur les transports doivent servir au règlement des plaintes à l'égard des accords ou des pratiques des conférences. Cette loi utilise le critère de l'intérêt public tandis que le projet de loi introduit les procédures d'enquête, dont je viens de parler, comme solution de rechange à la démarche prévue par la Loi nationale sur les transports.

En outre, le projet de loi précise l'établissement, la communication et la perception des taux multimodaux. Vous comprendrez j'imagine qu'une conférence, qui est un groupe de lignes maritimes, publie évidemment un tarif entre un port et un autre, disons entre Montréal et Rotterdam, mais qu'en outre, étant donné la nature des marchandises transportées, des conteneurs, l'expéditeur est très intéressé à un taux multimodal, c'est-à-dire non pas du port de Montréal à celui de Rotterdam, mais, par exemple, de quelque part à Ottawa, où se trouve le conteneur, jusqu'à un endroit situé près de Rotterdam où ce conteneur doit être livré. Il s'intéresse moins au taux de port à port, qu'à ce qu'il doit payer entre l'endroit où le conteneur est chargé et celui où il est livré.

Le projet de loi permet aux conférences d'établir et d'annoncer un taux multimodal dans son tarif. Toutefois, les sommes à payer par le transporteur océanique au transporteur intérieur au Canada, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'une entreprise de camionnage, doivent être déterminées au cas par cas, c'est-à-dire entre un membre de la conférence et le transporteur intérieur.

En d'autres termes, le projet de loi empêche la conférence d'établir un tarif ferroviaire ou routier, mais doit s'en tenir à son domaine historique, l'établissement des taux entre des ports océaniques.

Pour reprendre en d'autres termes ce que j'ai déjà dit, le projet de loi soustrait les conférences à l'application de la Loi sur la concurrence si elles se conforment aux exigences du projet de loi. Cette exemption ne s'applique pas dans certains cas. Par exemple, vous pouvez déduire de ce que j'ai déjà dit qu'elle ne s'applique pas à moins que l'accord intra-conférence ne prévoit pour chaque membre le droit à des mesures distinctes. Dans le cas contraire, la conférence est assujettie à la Loi sur la concurrence.

L'exemption ne s'applique pas si deux ou plusieurs membres de la conférence conviennent d'utiliser un

[Texte]

pricing role to take business away from somebody by what are often known in the conference world as "fighting ships". If the conference refuses to transport goods because the shipper has used a non-conference ship, or limits the use of a non-conference ship to a particular port or facility—if any of these things are practised by the conference, then this exemption no longer applies. They become open to the penalties of the Competition Act.

Predatory pricing policies are addressed by paragraph 34(1)(c) of the Competition Act and are not exempted by this act. An exemption does not apply where a conference makes a collective agreement with any carrier in Canada for the amount to be paid for the inland transportation of goods—what I was speaking about earlier, the application of conferences to these rail and truck rates which may be the first part of a journey ultimately going abroad, that section of the haul. If the rate there is set by the conferences, there is again no protection from the Competition Act afforded to that sort of practice.

There are some changes to times of notice. In order to allow shippers time to react to rate increases, the new bill will require conferences to give 30 days' notice in writing of such increases. There are surcharges which conferences introduce from time to time. For example, when the price of fuel has gone up rather rapidly there have been things like fuel surcharges introduced. Some of them have been controversial, as was said earlier. At times when currency alignments changed, currency adjustment factors have been introduced. There are limits set in this new bill with regard to the notice which must be given on those items.

• 1125

It is proposed that fines be changed. The existing fine of \$500 per day was, I believe, set in 1971 under the original act. It is proposed that it be increased to \$5,000 per day and that the time limitation on proceedings under the act be increased from one year to three years to ensure compliance.

It is also proposed that this act remain in force for five years after proclamation, with the ability to extend it year by year, as is the case with the 1979 act. There are several other provisions in the proposed act which remain essentially the same, such as the maintenance of conference offices in Canada, the requirement to meet with designated shipper groups, the regulation-making powers of the Governor in Council.

Mr. Thacker asked me who comprises the conferences, shippers or carriers. The conferences, just to make the point clear, are in fact groups of shipping companies. It could be ACL or Canada Maritime. They are companies which are in the shipping business and which themselves form together in a group called a conference.

[Traduction]

navire pour des pratiques relevant de la prévarication en vue d'enlever à quelqu'un une clientèle au moyen de ce que l'on appelle souvent dans les conférences des «navires de combat». Si la conférence refuse de transporter des marchandises parce que l'expéditeur a utilisé un navire n'appartenant pas à la conférence ou restreint l'emploi des navires n'appartenant pas à la conférence à certains ports ou à certaines installations—si la conférence se livre à l'une quelconque de ces pratiques, alors l'exemption ne s'applique plus. Les sanctions prévues à la Loi sur la conférence peuvent s'appliquer.

Les pratiques relevant de la prévarication sont prévues à l'alinéa 34(1)c) de la Loi sur la concurrence et le projet de loi ne prévoit pas d'exemption à cet égard. L'exemption ne s'applique pas si une conférence conclut une entente collective avec un transporteur canadien quand aux sommes à payer pour le transport intérieur des marchandises—ce dont je parlais plus tôt, c'est-à-dire l'application des conférences à ces taux ferroviaires et routiers qui pourraient être la première partie d'un voyage vers l'étranger. Si ce taux est établi par les conférences, cette pratique n'est pas soustraite à l'application de la Loi sur la concurrence.

Certaines modifications sont apportées aux délais. Pour permettre aux expéditeurs de réagir aux augmentations des taux, le projet de loi exige que les conférences donnent un avis écrit de 30 jours dans le cas de ces augmentations. Les conférences introduisent à l'occasion des surcharges. Par exemple, lorsque le prix du carburant a connu une hausse assez rapide, on a introduit des surcharges à cet égard. Comme on l'a déjà dit, il y a eu controverse dans certains cas. A certains moments, des facteurs d'ajustement des taux de change ont été introduits. Le projet de loi impose des limites quant à l'avis qui doit être donné dans ce cas.

Le projet de loi modifie le montant des amendes. L'amende actuelle de 500\$ par jour a été établie, je crois, par la loi originale de 1971. Il est proposé de porter cette amende à 5,000\$ par jour et de porter d'un an à trois ans la prescription à l'égard des procédures intentées en vertu de la loi pour en assurer le respect.

Il est également proposé que la loi demeure en vigueur pendant cinq ans après la proclamation, avec la possibilité de prorogation annuelle, comme dans le cas de la loi de 1979. Plusieurs autres dispositions demeurent essentiellement inchangées, notamment l'obligation d'avoir un bureau au Canada, de rencontrer les groupes d'expéditeurs désignés ainsi que les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil.

Monsieur Thacker m'a demandé si les conférences sont composées d'expéditeurs ou de transporteurs. Pour bien préciser, les conférences sont en fait des groupes de lignes maritimes. Il pourrait s'agir d'ACL ou de Canada maritime. Ce sont des compagnies qui s'occupent de transports maritimes et qui ensemble constituent un groupe appelé conférence maritimes.

[Text]

Mr. Belsher: Carriers as opposed to shippers?

Mr. Brennan: Oh, yes, carriers.

Mr. Belsher: How many flags?

Mr. Brennan: There could be almost as many flags as there are ships. This has nothing to do with flag, really. Canada Maritime could be operating half a dozen ships across the Atlantic, several of which could be in a conference with another line such as, say, the Columbus Line of Germany.

Mr. Belsher: That is what I meant.

Mr. Brennan: Maybe the best thing we could do is to provide you with some literature which sets out the companies we know of that operate in Canada and what ships they operate. There could be eight to ten ships operating in the North Atlantic conference.

If you, as a shipper, decide to send a container from Montreal to Rotterdam on a Monday morning, then one of these ships will show up. Whether it be a Columbus Line ship or a Canada Maritime ship, you will pay the same rate for it because the two carriers will have got together and decided it will cost \$1,000 to move that container to Rotterdam. That is your rate. You know the service will be there and you know what the rate is, but they have put their heads together and fixed it.

There are 36 flags we are aware of in the conference trade serving Canada. We said earlier that we knew of 34 conferences at one point in time earlier this year which serve Canada. Most of them, by the way, also serve the United States.

Of those conferences, if you look at all the ships in them, we are aware of 36 different flags they could be flying. Most are probably British flags, but there are some flags-of-convenience ships in there. We have found, as well, one or two Liberian ships.

Perhaps when Mr. Mannery has sorted out a few papers we could return and give you an example of the sort of people who make up conferences. There are French flags, Spanish, Gibraltar, Norwegian flags, Swedish flags, Yugoslavian flags and the Bahamas, of course, Bermuda, which you would not be surprised to see. The odd Canadian flag pops up as well, but of course I am sure you are aware that the Canadian presence on the high seas is very, very limited.

Mr. Belsher: Would it be on the west coast as well as the east coast?

Mr. Brennan: Oh, indeed yes.

Mr. Chairman, I have just about concluded my presentation. I was just going to sum up and say that this bill is in a sense out of balance. What it really does is to say to the conferences that we will provide them with an exemption from the Competition Act, but in return for that there are certain things they must do, there are

[Translation]

M. Belsher: Ce sont donc des transporteurs et non des expéditeurs?

M. Brennan: Naturellement, des transporteurs.

M. Belsher: Combien de pavillons?

M. Brennan: Il pourrait y avoir presque autant de pavillons que de navires. Ceci n'a en fait rien à voir avec le pavillon. Canada maritime pourrait exploiter une demi-douzaine de navires dans l'Atlantique, et plusieurs de ces navires pourraient appartenir à une conférence avec une autre ligne, par exemple la ligne Columbus d'Allemagne.

M. Belsher: C'est cela que je voulais dire.

M. Brennan: Le mieux serait peut-être de vous fournir une documentation qui énumère les compagnies exploitées au Canada, à notre connaissance, et les navires qu'elles exploitent. La conférence de l'Atlantique nord pourrait comporter de huit à dix navires.

Si vous êtes un expéditeur et que vous décidez d'envoyer un conteneur de Montréal à Rotterdam le lundi matin, un de ces navires se présentera. Qu'il s'agisse d'un navire de la Columbus ou de la Canada maritime, vous paierez le même taux, parce que les deux transporteurs se seront entendus et auront décidé qu'il en coûtera 1,000\$ pour transporter ce conteneur jusqu'à Rotterdam. C'est là votre taux. Vous savez que le service sera disponible et vous connaissez le taux, mais ce sont eux qui se sont entendus pour le fixer.

A notre connaissance, les conférences maritimes qui desservent le Canada comportent 36 pavillons. Nous avons déjà dit que plus tôt cette année nous connaissions 34 conférences qui desservent le Canada. En passant, la plupart d'entre elles desservent également les États-Unis.

Quant aux navires de ces conférences, nous savons qu'ils peuvent arborer 36 pavillons britanniques. Il s'agit probablement de pavillons britanniques dans la plupart des cas, mais il y a également des navires qui arborent des pavillons de convenance. Nous avons également découvert un ou deux navires libériens.

Quand M. Mannery aura fini de classer quelques papiers, nous pourrions peut-être revenir et vous donner un exemple des gens qui constituent les conférences. Il y a des pavillons de France, d'Espagne, de Gibraltar, de Norvège, de Suède, de Yougoslavie, des Bahamas et évidemment des Bermudes, ce qui ne devrait pas vous étonner. Il y a aussi quelques pavillons canadiens, mais je suis certain que vous savez naturellement que la présence canadienne est très restreinte en haute mer.

M. Belsher: S'agit-il de la côte ouest aussi bien que la côte est?

M. Brennan: Oui, bien sûr.

Monsieur le président, j'ai presque terminé mon exposé. J'allais tout simplement résumer et ajouter que ce projet de loi vise à assurer un certain équilibre. En fait, nous disons aux conférences que nous les soustrairons à l'application de la Loi sur la concurrence, mais qu'en contrepartie il y a certaines choses qu'elles doivent faire,

[Texte]

certain things they must not do and there are certain things they may do.

In listing all of those things the issue is—and this really is what you will hear from the following witnesses—how good is that balance? Is it tipped too far in favour of the conference? Is it tipped too far in favour of the shipper, or it is just about right? Obviously from the government's point of view, we think we have it just about right.

• 1130

The people who follow us will be speaking to the issue of balance, and they will have quite different views.

Perhaps I could ask Mr. Mannery if he might fill in one or two of the blanks I could not. I think he also has a piece of paper he might want to hand out to you. It might be useful from the point of view of better following what is in the bill itself.

Mr. L. Grant Mannery (Director, International Shipping Policy, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, we have prepared a brief summary of the bill. I would like to take you through it. I set out those provisions that remain essentially the same as they are in the existing act, those where there are changes and those that are more administrative in nature.

The first page is a complete summary of all the clauses in the bill for your quick reference.

The next page shows the clauses that are essentially the same. I will not go through them, but you will see there are quite a number that have remained the same and probably need no comment from me.

The next page shows the administrative provisions necessary to administer the act if the other changes go through. So page 3 starts getting into some changes from the existing act but are more administrative in nature, so I will not dwell on those either.

The heart of the bill comes on the next page. Clause 2 has two new definitions that are important to look at. In clause 4, which is really where the exemption has been granted, there are a number of changes. In clause 5 we list those agreements that are not exempted by the act. Clause 6 concerns the filing of documents, and there were some changes in the filing times. The filing times actually appear in clause 7. Clauses 9 and 10 deal with the giving of notices; these are new. Clause 29 is the coming-into-force provision, which is a clarification.

On the next page is the clause giving the interpretations. The first one is "independent action" where we set out what we mean by independent action. The second definition is "service contract" where we provide a

[Traduction]

certaines choses qu'elles ne doivent pas faire et certaines choses qu'elles peuvent faire.

La question qui se pose—et c'est de cela que vous parlerez les témoins suivants, est de savoir la valeur de cet équilibre. Est-ce qu'on va trop loin en faveur de la conférence? Est-ce qu'on va trop loin en faveur de l'expéditeur, ou l'équilibre est-il à peu près juste? Évidemment, le gouvernement estime présenter un projet de loi tout à fait équilibré.

Les autres témoins parleront également de cette question d'équilibre mais ils auront un point de vue tout différent.

Je pourrais peut-être demander à M. Mannery de vous donner quelques autres détails. Il a également préparé un document qu'il voudra sans doute vous distribuer et qui vous permettra de mieux comprendre le projet de loi.

M. L. Grant Mannery (directeur, Politique maritime internationale, Politique et Coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, nous avons préparé un bref résumé du projet de loi. J'aimerais le passer en revue avec vous. Nous précisons dans celui-ci quelles sont les dispositions qui restent plus ou moins inchangées par rapport à la loi actuelle et nous précisons également quelles sont les dispositions nouvelles ainsi que celles qui sont d'une nature plus administrative.

À la première page, vous verrez un résumé de tous les articles du projet de loi auquel vous pourrez vous rapporter facilement.

La page suivante indique les articles qui sont presque les mêmes que ceux actuellement en vigueur. Je ne passerai pas ceux-ci en revue, vous remarquerez cependant que beaucoup d'articles sont restés inchangés, ce qui ne nécessitera donc de ma part aucun commentaire.

La page suivante indique les articles à caractère administratif qui devront être adoptés également. Je ne m'étendrai pas sur ces questions.

À la page suivante, vous trouverez l'essence même du projet de loi. L'article 2 comprend deux nouvelles définitions importantes. L'article 4 visant la non-application de la Loi sur la concurrence est très différent de l'article actuel. L'article 5 vise les accords auxquels la Loi sur la concurrence s'applique. L'article 6 porte sur le dépôt de documents et les modifications dans les délais concernant ce dépôt. En fait, c'est l'article 7 qui porte plus précisément sur les délais de dépôt. Les articles 9 et 10 portant sur les préavis et avis sont nouveaux. L'article 29 porte sur l'entrée en vigueur et la durée. Il s'agit d'une précision.

À la page suivante, nous mentionnons les définitions. Tout d'abord, la «mesure distincte», prestation que nous définissons. Ensuite, nous définissons l'expression «contrat d'exclusivité»; nous précisons que dans le cas de tels

[Text]

definition of the service contract, basically pointing out it must include a service item in addition to a rate.

The next page, which is page 6, has "Agreements Exempt" listed at the top and deals with subclause 4(1). There are essentially seven agreements or seven types of agreements or actions that are exempted or can be exempted. It is important to note that conferences most times do not include all seven. They may include only one. I think one of the misconceptions coming out of this is that conferences have or do all seven of these. Most of them in fact do only one of them.

On the next page we get into the date of the exemption. One of the criticisms with the existing act was that it was moving goal posts and there were no fixed times for the exemptions to start. Section 4(2) now provides that the exemption starts at the date of filing of the conference basic agreement.

• 1135

Section 4(3) contains the conditions for exemption. There is a new condition there: independent action. They now must include in their basic agreement provisions dealing with independent action.

Section 4(4) is predatory conduct. This section was intended to provide a clarification. Because all the other provisions are not exempted by this act, we wanted to make it clear that predatory conduct is not exempted by it. It has never been exempted, but this was a clarification to establish that it still is not exempted from the Competition Act.

We now get into those exemptions that do not apply. We have the three basic actions that are not exempt. Then we have a fourth where we deal with the joint action of members of a conference in establishing inland rates with inland carriers. That is also prohibited.

I have listed the requirements to file and the filing times that now apply under the new act. I would like to refer to agreements between conferences and independents. That is exempted under the existing act. The proposal is that we delete that section. That is one of the major changes in the bill.

There is a new clause in which increases in rate would require 30 days' notice be given to the designated shippers group and the Canadian Transport Commission. Surcharges would require 14 days' notice. For independent action on service contracts, it is required to give 15 days' notice to the Canadian Transport Commission. For amendments to loyalty contracts and tariffs, a notice must go to the CTC by the effective date.

Next we have the coming-into-force provisions. With the existing act there is some confusion as to what is intended there. We have had interpretations that it could be extended for a maximum of five years, which is the one

[Translation]

contrats, il faut spécifier non seulement un taux de fret ou un barème mais également assurer un certain niveau de service.

La page suivante, la page 6, porte sur la non-application de la Loi sur la concurrence dans sept cas. Il est important de noter que dans la plupart des cas, les conférences ne se prévalent pas de ces sept exemptions en même temps, parfois il peut ne s'agir que d'une de celles-ci. Cela représente une des erreurs que l'on commet souvent lorsque l'on parle des conférences.

La page suivante porte sur la date de non-application de la Loi sur la concurrence. On avait critiqué la loi actuelle parce que les points de repère n'étaient pas fixes et que l'on n'avait pas prévu de date précise pour la non-application de la Loi sur la concurrence. L'article 4(2) prévoit que la Loi sur la concurrence s'applique jusqu'à la date où l'accord est déposé auprès de la commission.

L'article 4(3) prévoit les conditions d'exemption. Des dispositions sont prises, dispositions nouvelles, concernant les mesures distinctes. L'accord prévoit donc de telles dispositions.

L'article 4(4) porte sur les pratiques relevant de la prévarication. Cet article a pour but de donner certaines précisions quant à la Loi sur la concurrence. Celle-ci s'applique en effet aux pratiques relevant de la prévarication. La Loi sur la concurrence s'est toujours appliquée à de telles pratiques et nous voulons tout simplement le signaler à nouveau.

À la page suivante, nous indiquons les cas où la Loi sur la concurrence s'applique. Nous précisons d'abord les trois cas où la Loi sur la concurrence s'applique et nous en ajoutons un quatrième dans le cas où les membres de la conférence concluent un contrat avec un transporteur pour le transport intérieur de marchandise, ce qui est également interdit.

Nous passons ensuite au dépôt de documents et délais de dépôt des documents et nous établissons un parallèle entre la loi actuelle et la nouvelle loi. Je parlerai de la question de la conférence par rapport à l'indépendant, nous proposons de supprimer cet article, ce qui représente une des modifications majeures du projet de loi.

Il y a également un nouvel article où les augmentations de tarif nécessitent un préavis de 30 jours donné au groupe d'expéditeurs désignés ainsi qu'à la Commission canadienne des transports. Dans le cas de la surprime, le préavis sera de 14 jours. Dans le cas des contrats d'exclusivité, le délai sera de 15 jours pour les dépôts devant la CCT.

Nous passons ensuite à la question des dispositions concernant l'entrée en vigueur. La loi actuelle n'est pas claire à ce sujet. D'après certaines interprétations, celle-ci pourrait aller jusqu'à cinq ans au maximum, ce à quoi

[Texte]

we have been following. But there has also been an opinion that it could continue indefinitely in no more than five-year periods. So this would clarify that the second interpretation would be correct: It could continue on indefinitely but only in five-year periods.

Mr. Belsher: We are an exporting country; what percentage of our exports would go through conference shipping, as opposed to other independent ships that are not part of the conference?

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Brennan said that 60% went through the conferences and 40% through independents.

Mr. Brennan: We used a broad range like that because sometimes conferences split up and you are left with independents for a while. But I suppose 50% to 60% would be a good indication. Note that this is by value.

Mr. Belsher: Oh, by value.

Mr. Brennan: I also said that most of what we send abroad in tonnage does not move by conference shipping at all. That is not regulated in any sense. What we are really talking about here is liner shipping: ships that go on a regular run between a couple of ports, which you do not find with grain or iron-ore ships as a general rule.

• 1140

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would seek your consent to table a document entitled "Canadian and U.S. Containers Handled at Canadian and U.S. Ports". You will be hearing some evidence that if we go through with the bill as is there may be some shifting of traffic to U.S. ports from Canadian ports. I think it is a legitimate concern or fear that people have. Whether we can document it, one way or the other, I do not know. That is an open question for the committee. But I would like to table this document—it is in French and English—if you have no objection.

As well, I have another document entitled "Total Tonnages by Flag on Conference Vessels for 1985, in Metric Tonnes". Regretfully, it is only in English at this point, but Mr. Robichaud has agreed that he will consent to tabling it in English only. We can, as soon as reasonably possible, provide a French copy. We thought members might like to have that today, though, to read before the evidence starts to come in.

[Traduction]

nous nous en sommes tenus. Cependant, d'après certaines autres interprétations, le nombre de prorogations pourrait être illimité, ces prorogations se faisant tous les cinq ans. C'est cette seconde interprétation qui est exacte.

M. Belsher: Nous sommes un pays exportateur. Quel pourcentage de nos exportations passent-elles par les conférences et non par les expéditeurs indépendants qui ne font pas partie de celles-ci?

Le président suppléant (M. Redway): M. Brennan nous a parlé de 60 p. 100 et 40 p. 100 pour les indépendants.

M. Brennan: Nous utilisons un pourcentage assez vague étant donné que certaines conférences se sont dissolues et que leurs différents participants sont par conséquent devenus des indépendants pendant quelque temps. Je suppose que le chiffre de 50 et de 60 p. 100 serait assez bon. Il faut se souvenir cependant que l'on parle ici de valeur.

M. Belsher: Oui.

M. Brennan: J'ai également signalé que la plupart de nos expéditions ne se font pas par le truchement des conférences, et que donc il est impossible de réglementer ce transport. Ce dont nous parlons ici, ce sont les expéditions par navires de ligne, en d'autres termes des navires qui font un trajet régulier entre différents ports, ce qui n'est pas le cas des bateaux transportant le grain ou le minerai de fer en général.

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais obtenir votre consentement afin de pouvoir déposer un document intitulé «Conteneurs canadiens et américains chargés et déchargés dans les ports canadiens et américains». Au cours de certains témoignages, on vous dira que si nous adoptons le projet de loi tel quel, il se produira une certaine diversion du trafic des ports canadiens vers les ports américains. C'est une préoccupation légitime ou une crainte que certaines personnes éprouvent. Je ne sais si nous pourrions documenter cette question d'une façon ou d'une autre. Il s'agit-là d'une question sur laquelle le Comité devra se pencher. J'aimerais simplement déposer ce document en anglais et en français si vous n'y voyez aucune objection.

De plus, j'aimerais également déposer le document suivant, intitulé *Total Tonnages by Flag on Conference Vessels for 1985, in Metric Tonnes* (Tonnage total en tonnes métriques, réparti selon les pavillons des navires des conférences en 1985). Malheureusement, ce document n'est qu'en anglais, cependant M. Robichaud nous a donné son consentement pour déposer celui-ci en anglais seulement. Dès que possible, nous présenterons également un exemplaire en français. Nous pensons que les membres du Comité aimeraient sans doute avoir ces documents à leur disposition afin de pouvoir les lire avant le début des audiences.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Redway): Is it agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Redway): If we have finished with the department's presentation, we will go to questioning Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

There is one question about predatory conduct, where you say that the exemption will not apply. Just what time frame is there; how is that set in motion; and what is the reaction time? It has to give some degree of protection, because if this drags on for a while, obviously it will not offer protection to the other shippers, or, I should say, carriers. What is the time frame? Because if it takes too long the business is gone and there is no use going after it. It is probably all spelled out in the act, but for my information, would you explain that, please?

Mr. Mannery: What we are trying to say in the bill is that predatory conduct is not affected by this bill and that you have to go to the Competition Act to deal with predatory conduct.

The Competition Act essentially says that if you engage in a practice of trying to drive someone out of business through predatory pricing, then that is illegal and an action can be taken through the Competition Act at any time. As soon as it has been identified that such an action is going on, then Consumer and Corporate Affairs can investigate and take action against predatory conduct.

The purpose of the provision in this bill is simply to say that this bill does not deal with that subject; that it is not permitted by any exemption in this bill and you must refer to the Competition Act.

Mr. Robichaud: What is the definition, and how does it compare to predatory and compensatory? Is there any *rapport*, one to the other?

Mr. Mannery: You are driving me a bit into Consumer and Corporate Affairs area. As I understand it, there is no provision that would say because you have gone below compensatory rates that it is predatory. The guilty thing, or the problem that is of concern, is if you go below compensatory rates with the intent of driving someone out of business. That is what we do not want. But if in the ordinary conduct of business you, for whatever reason, go below a rate that is considered compensatory, that is fine, as long as that is competition. But if you do that with the intent of putting someone out of business, then it is against the Competition Act.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. Chairman. I have questions for either witness, although Mr. Brennan may want to answer for his years of experience in the marine branch.

[Translation]

Le président suppléant (M. Redway): Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Redway): Si l'exposé du ministère est terminé, nous passerons aux questions. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Vous avez abordé la question de la prévarication et vous dites à ce sujet que la loi sur la concurrence s'appliquera. Dans quels délais? Comment toute cette machine se mettra-t-elle en marche? Quel sera le temps de réaction? Il faut quant même que l'on prévoit un certain degré de protection, car si les choses tirent en longueur, cela pourrait être mauvais pour les autres expéditeurs ou pour les autres transporteurs. Si les délais sont trop longs ceux-ci vont perdre des affaires et donc des occasions. Tout est probablement bien précisé dans la loi, mais pourriez-vous quant même me donner quelques explications?

M. Mannery: Ce que nous disons, c'est que ce projet de loi ne s'applique pas dans les cas de prévarication, auxquels cas la loi sur la concurrence s'applique.

La loi sur la concurrence prévoit que lorsque l'on pratique des prix malhonnêtes dans l'intention de faire faillite à un concurrent, on agit contrairement à la loi. Dans un tel cas, les dispositions de la loi sur la concurrence s'appliquent. Dès qu'une telle pratique est identifiée, le ministère de la Consommation et des corporations peut faire enquête et prendre des dispositions concernant cette pratique malhonnête.

Le but de cette disposition du projet de loi est simplement de préciser que celui-ci ne s'applique pas dans ces cas et que des dispositions doivent être prises sous le coup de la loi de la concurrence.

M. Robichaud: Quelle est la définition et comment peut-on établir un rapport entre des prix malhonnêtes et des prix compensatoires?

M. Mannery: Cette question relève du domaine de la Consommation et des corporations. Si je comprends bien, aucune disposition ne prévoit que si l'on adopte un prix qui est inférieur au prix compensatoire, celui-ci est automatiquement malhonnête. En fait, on ne commet une infraction que lorsque l'on pratique des taux inférieurs aux taux compensatoires avec l'intention de provoquer la faillite d'un concurrent. C'est ce genre de pratique que la loi veut décourager. Par contre, si quelqu'un pratique un taux inférieur au taux compensatoire, pourvu de la concurrence puisse toujours s'exercer, il n'y a rien de mal à cela. Ce qui compte par conséquent c'est l'intention de provoquer la faillite d'un concurrent.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Merci monsieur le président. J'ai des questions pour chacun des témoins bien que M. Brennan, fort de son expérience maritime, puisse désirer répondre.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

What sort of action has been customary in the past on the part of a conference to deal with a member who decides to step outside it? What have conferences done? What has been the basis of their success, or have they been successful?

Mr. Brennan: If a member were to step outside and take independent action where the conference did not want him to, then he would obviously be in breach of the conference agreement. One could conclude that the natural result would be to expel him from the conference, just simply to say to him that he was no longer a member of the conference and was now on his own. He could join another conference or go and be an independent.

That really is what it can lead to. Just like any other term of the conference agreement, if he were to breach it, then it is up to the conference to decide what to do. There might be lesser sanctions, I suppose, but the ultimate one is to expel him from the conference.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What have been the consequences of being excluded from a conference?

Mr. Brennan: There can be loss of business. There are of course independent operators and conference members, but what I am trying to say is that there have been operators who have quite deliberately left conferences. There have been operators—and I suppose one of the best known ones, who for years who worked in and out of Canada, was the CAST line and its blue boxes. For a long time CAST was not a member of the conference and then eventually decided to join at one stage when its ownership changed.

The consequences of being expelled from a conference could be that a line suddenly finds itself, as an independent, having to scramble for business in a situation where business was not particularly forthcoming. There could obviously be a severe financial penalty on it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): In practice, a significant part of the trade by value has been done by independents, and I take it that the independents have represented a competitive check on the operations of the conferences. Has that been fairly true across the various trades carried out by Canadian shippers, both on the general and the specific as to the information?

Mr. Brennan: I guess in most cases it has. It of course varies, and you will hear different opinions about it. There are some trades where the rules are always controlled by the parties at both ends in international trade, and there are some trades we are in where the other part of the trade pattern will impose rules which require that there should be conference operators.

We do have that problem with a number of South American countries, where, to carry the trade involved with a particular country, they may well insist that only conference members should operate in that trade. Then

Quelle disposition ont prise dans le passé les conférences lorsqu'un de leurs membres décidait de se désaffilier? Ont-elles pu prendre des mesures? Avec succès?

M. Brennan: Si un membre décidait de quitter la conférence, il serait alors en rupture d'entente. On pourra conclure que la conséquence logique serait d'exclure ce membre de la conférence. Le membre pourrait ensuite s'affilier à une autre conférence ou devenir indépendant.

En fait, comme dans le cas de toute autre violation des conditions de l'accord, ce serait à la conférence qu'il incomberait de prendre des mesures pertinentes. On peut imaginer d'autres sanctions, moins graves que celle de l'exclusion.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quelles sont les conséquences d'une telle exclusion de la conférence?

M. Brennan: Il se peut que le membre voit ses affaires aller moins bien, évidemment il existe des opérateurs indépendants, de même que des personnes qui font partie des conférences. Ce que j'essaie de dire, c'est que certaines personnes ont délibérément choisi de quitter les conférences. Prenons un des cas les mieux connus, le cas de CAST, bien connu pour ses conteneurs bleus. Pendant de nombreuses années cette organisation travaillait de façon indépendante à partir du Canada et de l'étranger. Elle ne faisait pas partie de la conférence. Ce n'est que relativement récemment qu'elle a décidé de s'affilier à la conférence lorsque sa propriété a changé.

Les conséquences de l'expulsion de la conférence peuvent être notamment une diminution du chiffre d'affaires pour le nouvel indépendant. La pénalité serait donc dans ce cas une pénalité purement financière.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): De façon générale une partie indépendante du commerce, et nous parlons valeur ici, a été faite par les indépendants. Je suppose que ceux-ci ont permis d'exercer un contrôle concurrentiel sur les conférences. Est-ce exact dans la plupart des activités commerciales des expéditeurs canadiens?

M. Brennan: Je suppose que vous avez raison dans la plupart des cas. Mais cela varie évidemment et vous entendrez différents points de vue à ce sujet. Dans certains secteurs ce sont les parties elles-mêmes qui contrôlent les règles du jeu alors que dans d'autres les règles sont imposées par l'autre partie qui exige que l'on ait recours aux conférences.

Nous avons ce genre de problème avec différents pays sud-américains. Certains de ces pays exigent en fait que tout le commerce se fasse par le biais des conférences. Il n'y a pas grand-chose qu'un transporteur indépendant

[Text]

there may not be much that an independent can do, or much that we can do about it if it is a two-way problem.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There have some areas of trade that have been fairly controlled by conferences.

Mr. Brennan: Not the major ones, but some.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The Latin American trade has always been small, and Canadian attempts over the decades to develop it have been of limited success.

Mr. Brennan: Yes, and there are also trades where conference traffic is fairly dominant. I guess the North Atlantic—I am not quite sure what the number of independents is working across the North Atlantic right now, but I would say that it was probably 30% or 40%.

Mr. Mannery: I would think on the North Atlantic that—

Mr. Brennan: Maybe less than that.

Mr. Mannery: —we have conferences handling between 40% and 60%. We have had information from some of the conferences that some of the state-owned fleets have been increasing, and they may be as high as 25% on the North Atlantic. The percentages vary from time to time. I think we have seen a growing non-conference increase in their percentage of the trade in recent years, although this varies quite a bit, because when CAST was operating as a non-conference he had a lot of traffic on the non-conference side and when he joined, of course the conference side went up.

We had a period when there was quite a bit of concern that we only had conferences on the North Atlantic. Now it seems to be settling out and we are getting more and more non-conference.

• 1150

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you have an opinion on the extent to which the conferences have provided price-setting? It is about the only activity they indulge in. In fact, in the list you ran through, you said that many of them did only one of these seven things. Which of the seven things were you meaning to tell us they actually did?

Mr. Mannery: The most common thing for the conference to do is to agree upon rates. That is—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It is the classic competitive instrument that is in fact their main concern. To what extent would you say that the conferences have provided price leadership, have set an umbrella under which others have operated and the independents have been followers? To what extent would you say that the independents have struggled with it as opposed to simply following it? This is obviously a matter of opinion, but

[Translation]

puisse faire en ce cas et pas grand-chose que nous puissions faire non plus s'il s'agit de règles qui sont imposées par les deux parties.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Certains secteurs commerciaux sont de façon assez importante sous le contrôle des conférences.

M. Brennan: Certains secteurs mais pas les plus importants.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le commerce avec les pays de l'Amérique latine a toujours été modeste et les efforts du Canada de développer ce commerce n'ont connu qu'un succès limité.

M. Brennan: Oui, mais il y a certains secteurs également où les conférences sont en position assez dominante. Je suppose que dans le cas de l'Atlantique nord—je ne sais pas exactement quelle est la proportion des indépendants, mais je suppose qu'il pourrait s'agir de 30% à 40%.

M. Mannery: Je suppose que dans l'Atlantique nord. . .

M. Brennan: Peut-être moins.

M. Mannery: . . . les conférences détiennent entre 40% et 60% de tout le trafic. D'après certains renseignements que nous avons obtenus des conférences mêmes, certaines flottes nationales ont augmenté leur trafic et pourraient représenter jusqu'à 25% sur l'Atlantique nord. Les pourcentages varient de temps en temps. Je crois que nous avons connu récemment une augmentation du trafic des indépendants, mais évidemment ce chiffre varie, surtout depuis que CAST, qui fonctionnait comme un indépendant, s'est affilié à une conférence.

Pendant toute une période, on s'inquiétait du fait que les conférences détenaient presque à elles seules tout le trafic sur l'Atlantique nord. Il semblerait maintenant que l'équilibre s'établisse et que le trafic des indépendants est en expansion.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans quelle mesure les conférences ont-elles décidé des prix? Est-ce la seule activité qui les caractérise? Vous nous avez donné une liste concernant la non-application de la Loi sur la concurrence, vous nous avez parlé de sept questions, vous avez dit que les conférences n'étaient généralement responsables que d'une de ces activités. Laquelle?

M. Mannery: Le plus souvent, l'établissement du tarif.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): En fait, ces conférences se préoccupent surtout de cet aspect classique que représente la concurrence. Dans quelle mesure estimez-vous que ces conférences ont fait preuve de chef de file en matière d'établissement de prix? Dans quelle mesure les conférences ont-elles établi un tarif sur lequel devaient s'aligner les indépendants? Croyez-vous que cela ait représenté un problème pour les indépendants ou que

[Texte]

you are involved with the industry and would have some better opinion than others would.

Mr. Mannery: I will give you more the opinion of the conferences than perhaps of the shippers. The conferences argue quite often that they make it possible for the independents to operate, because they set the prices and non-conferences can operate at 10% or 15% under the rate. That may be true to some degree, but when you get into some competitive situations where there is over-tonnaging on the trade, then independents can force the prices down. They become quite important in that conferences cannot hold their prices up if independents have gone lower to attract the traffic.

I think this is a form of competition that is always there. Although there may be a view that in one case they are the umbrella and non-conferences are operating 10% or 15% below, in practice there is competition as long as we have independents there. Independents are important to Canadian shippers on the trade loop because that has the pressure of bringing rates down.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How long has this bill been in formulation and what you describe the influences on its formulation to be, particularly the most significant changes?

Mr. Mannery: We started on this bill back in 1980-81. In 1981 the Canadian Transport Commission held their public hearings, which I guess formed the basis for a lot of the ideas that came into it. When we developed beyond that, we had of course the U.S. legislation and we also had the *Freedom to Move* paper. I guess I would say that probably the most important has been the *Freedom to Move* paper, although some of the provisions existed prior to it. The Canadian Shippers' Council and others had things that they felt were important to be in the act if we were to continue to give exemption to conferences, so some of those provisions were in earlier and are still in.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What do you regard as the national interest in this matter?

Mr. Brennan: A good competitive system to serve Canadian shippers.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You mean ongoing service, service available at reasonable rates, day by day, year by year.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thanks very much, Mr. Epp. Mr. Belsher.

[Traduction]

ceux-ci ont tout simplement suivi? C'est évidemment une question d'opinion, mais puisque vous savez très bien les tenants et les aboutissants de toute cette question, votre opinion est sans doute meilleure que celle de beaucoup d'autres.

M. Mannery: L'opinion que je vous donnerai sera sans doute davantage celle des conférences que celle des expéditeurs. Les conférences prétendent très souvent qu'elles adoptent des mesures permettant aux indépendants de fonctionner. En effet, celles-ci établissent un barème de tarifs et les indépendants peuvent offrir des prix inférieurs de 10 à 15 p. 100 aux tarifs. C'est peut-être vrai dans une certaine mesure, cependant, en situation de concurrence, à un moment de surcapacité, les indépendants peuvent forcer une diminution des prix. Ce sont les indépendants qui deviennent importants et qui peuvent obliger les conférences à diminuer leurs prix quand eux-mêmes les ont diminués afin d'attirer la clientèle.

Il s'agit donc d'une sorte de concurrence qui existe toujours. Si ce sont les conférences qui établissent les prix, les indépendants peuvent offrir des prix inférieurs de 10 à 15 p. 100 à ces barèmes. Par conséquent, en pratique, la concurrence existe toujours pourvu qu'il y ait des indépendants. Les indépendants sont importants pour les expéditeurs canadiens car ils peuvent faire diminuer les prix.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Depuis combien de temps ce projet de loi est-il en voie d'élaboration? Quelles sont les changements les plus importants?

M. Mannery: Nous avons commencé à travailler au projet de loi en 1980-1981. En 1981, la Commission canadienne des transports tenait des audiences publiques au cours desquelles s'élaboraient la plupart des idées qui font maintenant partie du projet de loi. Nous nous sommes ensuite inspirés de la loi américaine et du document *Aller sans entraves*. Je suppose que ce dernier document était sans doute le plus important, même si quelques-unes des dispositions existaient déjà précédemment. Le Conseil des expéditeurs canadiens et d'autres nous ont également fait connaître leurs préoccupations et nous ont dit quelles dispositions ils aimeraient voir dans la nouvelle loi si les conférences devaient encore jouir de l'exemption. Ces dispositions que nous avions déjà prévues précédemment se trouvent dans le projet de loi.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Que considérez-vous comme l'intérêt national dans toutes ces questions?

M. Brennan: Un bon système concurrentiel pour desservir les expéditeurs canadiens.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous voulez dire un service régulier, disponible à un tarif raisonnable, un service fiable sur lequel on peut compter jour après jour et année après année.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Epp. Monsieur Belsher.

[Text]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. How many conferences would be servicing Canadian ports now?

Mr. Brennan: We believe there are about 34.

Mr. Belsher: A shipper then just consigns his merchandise to a particular conference and he does not care what ship carries it as long as it is one of the members of that conference, is that it?

Mr. Brennan: That is right.

Mr. Belsher: How much would then be considered the multimodal rate, from point of origin to point of destination, which could be by rail? Or is the majority of it mainly from port to port?

Mr. Brennan: The shipper would have a choice of either a port-to-port rate or what we call a door-to-door rate. These days the door-to-door rate is the more common.

Mr. Belsher: Is the competition then really between the conferences, not so much from the independents, or do the conferences then get together?

• 1155

Mr. Brennan: It is both between conferences and between conferences and independents.

Mr. Forrestall: I am wondering if you might go a little further, because I think it is somewhat important. I am not sure how germane it is to some of the more serious concerns about the bill, but competition lies in service. Perhaps if you could extend on that, Mr. Epp, others might recognize there is not nearly so much competition between the conferences as between the makers of battery X and battery Y; it is service that counts. That is the basic answer. I think that is an accurate reflection.

Mr. Mannery: Competition in the liner trades comes from several different areas. With it moving in containers, it is quite possible for containers to move through U.S. ports and be handled by a different conference. You could have a Canadian conference in competition with a conference operating to the U.S. Because we tend to think of competition as price competition, most of the competition from a given port comes between a conference and an independent operating in the same port range.

Within the conference there is a great deal of competition for the cargoes. They want to deal with it on service, clearing claims and many little things shippers need. That type of competition exists within the conference. When you talk about price competition, I think you really are talking about competition between a conference and an independent.

With the independent action, what we have done is perhaps not competition, but we are saying the member of the conference who wants a lower rate, or is going in at the request of a shipper for a lower rate, has the edge

[Translation]

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Combien de conférences desservent les ports canadiens à l'heure actuelle?

M. Brennan: Nous croyons qu'il y en a environ 34.

M. Belsher: Un expéditeur confie ses marchandises à une conférence, sans se préoccuper du navire qui transportera celles-ci pourvu que ce dernier fasse partie de la conférence, c'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Brennan: Précisément.

M. Belsher: La majorité du transport se fait-il de port à port ou de porte à porte, c'est-à-dire en utilisant les différents modes de transport?

M. Brennan: L'expéditeur pourrait fixer un tarif port à port ou porte à porte. À l'heure actuelle, ce dernier tarif est le plus courant.

M. Belsher: La concurrence se produit-elle plutôt entre conférences plutôt qu'entre indépendants et conférences? Ou les conférences forment-elles une coalition pour mieux se défendre?

M. Brennan: C'est à la fois entre les conférences et entre les conférences et les indépendants.

M. Forrestall: Je me demande si vous pourriez développer davantage, car je crois que ce point est assez important. Je ne suis pas certain du rapport avec certaines des préoccupations les plus graves du projet de loi, mais la concurrence se fait au niveau du service. Si vous pouviez développer cela, monsieur Epp, d'autres pourraient se rendre compte qu'il est loin d'y avoir une concurrence aussi forte entre les conférences qu'entre les fabricants de la pile X et de la pile Y; c'est le service qui compte. C'est là la réponse fondamentale. Je crois que c'est bien là ce qui se passe.

M. Mannery: La concurrence dans les lignes maritimes se situe dans plusieurs secteurs différents. Dans le cas des conteneurs, il est tout à fait possible de les faire passer par des ports américains et de les confier à une conférence différente. Une conférence canadienne pourrait être en concurrence avec une conférence qui assure la liaison avec les États-Unis. Puisque quand nous pensons concurrence nous pensons prix, la concurrence dans un port donné se fait entre une conférence et un indépendant qui assure la liaison avec les mêmes ports.

À l'intérieur de la conférence, il y a beaucoup de concurrence. Elle se fonde sur le service, le règlement des réclamations et toutes sortes de petites choses dont les expéditeurs ont besoin. Ce genre de concurrence existe au sein de la conférence. Quant à la concurrence des prix, je crois qu'elle se produit en fait entre une conférence et un indépendant.

Les mesures distinctes ne permettent peut-être pas la concurrence, mais nous disons que le membre de la conférence qui désire un tarif inférieur, ou qui accepte un tarif inférieur à la demande de l'expéditeur, a un certain

[Texte]

because he can argue with his other conference members. He can get a rate that meets that or is low enough to satisfy him, or he will take independent action. He has the added advantage of getting those rates lower. That is really the purpose of independent action and independent action on service contracts.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you. If there are no other questioners, we will give Mr. Epp one more shot.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. Chairman. To draw on the implications of a couple of comments, would it be fair to say the bill largely reflects the policy of this government, that the *Freedom to Move* document is to be regarded as the motive force based on the interest of some of the shippers who have been pressing through the Shippers' Council?

Mr. Brennan: It certainly reflects what is in *Freedom to Move*. It would be difficult to dispute that it is not the policy of this government. It is. We believe most shippers are quite strongly behind it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What is your own assessment within the department of what the consequences of the bill might be for shippers in ports such as Saint John which do a trade that might conceivably be taken over if the Canadian arrangements prove to be too disruptive by Elizabeth, New Jersey, for example?

Mr. Brennan: We think we have a balance. I spoke about the whole thing being something of a balancing act. It gives the conferences a certain degree of protection in return for things they must, may or cannot do. Obviously, if that goes too far and the conferences are concerned about their situation in the future, they will react to it in some way.

On the other hand, the shippers have looked at this bill and said there are really neat things, particularly this independent action provision, which they believe will make the whole conference system more competitive within itself. It is a sort of major change from the legislation on the books now.

• 1200

Obviously, on balance we believe this will be a good thing for the shippers; it will help them, and will give them a more competitive situation to deal with, as far as the carriers are concerned.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Have you had protests from small shippers?

Mr. Brennan: No.

Mr. Forrestall: I am curious how we got 848,234 tonnes to Bermuda and only 965,000 tonnes to the United Kingdom. Am I misreading that?

[Traduction]

avantage parce qu'il peut discuter avec les autres membres de sa conférence. Il peut obtenir le taux désiré, ou un taux suffisamment bas pour le satisfaire, ou alors il peut prendre des mesures distinctes. Il a l'avantage de pouvoir faire baisser les taux. C'est là le véritable objet des mesures distinctes et des mesures distinctes à l'égard des contrats d'exclusivité limitée.

Le président suppléant (M. Redway): Merci. S'il n'y a pas d'autres questions, nous donnerons encore une fois la parole à M. Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Merci, monsieur le président. Serait-il juste de déduire de ce qui a été dit que le projet de loi reflète en grande partie la politique de ce gouvernement, que le document *Aller sans entraves* doit être considéré comme le principal motif, en fonction des intérêts de certains des expéditeurs qui ont exercé des pressions par l'entremise du Conseil des expéditeurs?

M. Brennan: Le projet de loi traduit certainement le contenu de *Aller sans entraves*. Il serait difficile de soutenir qu'il ne s'agit pas de la politique du gouvernement. Ce l'est effectivement. Nous croyons que la plupart des expéditeurs l'appuie assez fortement.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Au ministère, comment évaluez-vous les conséquences du projet de loi pour les expéditeurs dans des ports comme Saint John qui pourraient être remplacés par Elizabeth (New Jersey), par exemple, si les dispositions canadiennes s'avéraient une source de perturbation?

M. Brennan: Nous croyons avoir atteint un certain équilibre. J'ai déjà dit qu'il s'agissait essentiellement d'atteindre un certain équilibre. Le projet de loi donne aux conférences une certaine protection en échange de certaines choses qu'elles peuvent, doivent ou ne peuvent pas faire. Evidemment, si cela va trop loin et si les conférences s'inquiètent de leur avenir, elles réagiront d'une façon ou d'une autre.

D'autre part, les expéditeurs ont examiné le projet de loi et considèrent que certains éléments sont très favorables, surtout la disposition portant sur les mesures distinctes, qui selon eux rendra le système des conférences plus compétitif de l'extérieur. C'est là un changement assez majeur par rapport à la loi actuelle.

Naturellement, nous croyons que dans l'ensemble le projet de loi sera favorable aux expéditeurs; il les aidera et leur donnera une situation plus concurrentielle en ce qui touche les transporteurs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous reçu des protestations de petits expéditeurs?

M. Brennan: Non.

M. Forrestall: Je serais curieux de savoir comment nous avons expédié 848,234 tonnes aux Bermudes et seulement 965,000 tonnes au Royaume-Uni. Est-ce que je me trompe?

[Text]

Mr. Brennan: Which one is that, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: On the total tonnages by flag... are they that great an influence? Are they second to the United Kingdom? Obviously they are.

Mr. Brennan: You mean the Bermudan flag?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Brennan: Yes, it is the flag of convenience.

Mr. Forrestall: I never realized that.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, to the witnesses before they leave, could you explain that sheet of containers—Canadian, U.S. and Canadian total—is this incoming or outgoing?

Mr. Mannery: The container statistics is for both inbound and outbound. We can break them down into the inbound and outbound, but here they are summarized.

Mr. Belsher: So when you say Canada and then under it say U.S., is that merchandise flowing into Canada and out from, but handled through U.S. ports?

Mr. Mannery: The first table is intended to mean Canadian containers going out through U.S. ports—so that you can get a feel for the number of containers that do flow through the U.S. and supposedly provide a competition route through U.S. ports.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, gentlemen. I assume that we will probably see you back later to comment on all the other comments. Thank you very much indeed.

Our next witnesses are The Canadian Shippers' Council. I gather we have quite a number of representatives of the council here today. Mr. Hall.

Mr. A.H. Hall (Chairman, Canadian Shippers' Council): Thank you, Mr. Chairman. I also represent the Canadian Manufacturers' Association on the council. Mr. John Anderson is the Chairman of the Canadian Shippers' Council Conference Liaison Committee, and he represents the Canadian Industrial Transportation League. Mr. Craig Dickson is the Chairman of the Canadian Shippers' Council Atlantic Provinces Liaison Committee and also represents the Atlantic Provinces Transportation Commission. Mr. Jim Moore is the Secretary of the Canadian Shippers' Council, and he represents the Canadian Exporters' Association. Mr. Pierre Racine is one of the Vice-Chairmen of the Canadian Shippers' Council, representing the *Conseil régional des Transports de l'Est du Québec Inc.*. Mr. Sam Salmon is Corporate Director of the Canadian Shippers' Council, representing Domtar Inc., a corporate member.

[Translation]

M. Brennan: De quoi s'agit-il au juste, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Du volume total par pavillon... leur influence est-elle si grande? Viennent-ils en second rang après le Royaume-Uni? Manifestement, c'est le cas.

M. Brennan: Vous parlez du pavillon bermudien?

M. Forrestall: Oui.

M. Brennan: Oui, c'est un pavillon de complaisance.

M. Forrestall: Je ne savais pas cela.

M. Belsher: Monsieur le président, avant que les témoins ne s'en aillent, pourraient-ils expliquer cette feuille portant sur les conteneurs—Canada, États-Unis et total canadien—s'agit-il d'entrées ou de sorties?

M. Mannery: Les statistiques sur les conteneurs valent dans les deux sens. Il nous est possible de ventiler, mais ici il s'agit d'un chiffre total.

M. Belsher: Ainsi, quand on lit Canada, puis en-dessous États-Unis, s'agit-il de marchandises qui entrent au Canada et qui en sortent, mais qui passent par des ports américains?

M. Mannery: Le premier tableau porte sur les conteneurs canadiens expédiés par des ports américains—de sorte que vous puissiez vous faire une idée du nombre de conteneurs qui passent effectivement par les États-Unis, ce qui est censé être un parcours concurrentiel par les ports américains.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, messieurs. Je suppose que vous reviendrez probablement plus tard commenter les autres commentaires. Merci beaucoup.

Les prochains témoins représentent le Conseil des expéditeurs canadiens. Je crois que nous avons plusieurs représentants du Conseil parmi nous. Monsieur Hall.

M. A.H. Hall (président, Conseil des expéditeurs canadiens): Merci, monsieur le président. Je représente également l'Association canadienne des fabricants au Conseil. M. John Anderson est président du Comité de liaison avec les conférences du Conseil des expéditeurs canadiens et il représente la *Canadian Industrial Transportation League*. M. Craig Dickson est président du Comité de liaison avec les provinces de l'Atlantique du Conseil des expéditeurs canadiens et représente également l'*Atlantic Provinces Transportation Commission*. M. Jim Moore est secrétaire du Conseil des expéditeurs canadiens et représente l'Association canadienne d'exportation. M. Pierre Racine est l'un des vice-présidents du Conseil des expéditeurs canadiens, représentant le Conseil régional des transports de l'est du Québec Inc. M. Sam Salmon est directeur des sociétés au Conseil des expéditeurs canadiens; il représente une société membre, Domtar Inc.

Also present today, Mr. Chairman, just to emphasize the importance the Canadian Shippers' Council places on this bill and these hearings, we have a battery of members of

Monsieur le président, pour souligner l'importance que le Conseil des expéditeurs canadiens attache à ce projet de loi et à ces audiences, nous avons avec nous toute une

[Texte]

the board. Bob Watson, Canadian Exporters' Association; Mr. David Goffin, Canadian Chemical Producers' Association; Mr. Glen Brock, Quebec Asbestos Mining Association; Mr. Ed Novak, The Mining Association of Canada who is from Cominco; Mr. David McCalden, Canadian Retail Shippers' Association, who is from Sears; Mr. T.J. Openshaw, Canadian Pulp and Paper Association; Mr. David Sutton, Canadian Chemical Producers' Association; and Mr. Don Wiersma, The Canadian Manufacturers' Association.

We ran through this list to again emphasize the importance we place on this and to emphasize also the breadth of our representation. The Canadian Shippers' Council is comprised of associations. I neglected to say that unfortunately not able to be present with us today are our west coast representatives from the Council of Forest Industries.

So we do represent Canadian exporters and importers coast to coast. We also represent them in depth through the full sector of the Canadian economy, and as such we estimate we represent probably between 95% and 98% of all Canadian exporters and importers. Also with us but not today we have the Canadian Importers' Association. So we are covering the full range of exporters and importers.

Earlier this year we submitted to you a written brief, and I draw that to your attention. However, today we have presented you with another oral brief which I would like to run through if I may. You have a copy, but I feel it is important that we wish to not only highlight but to emphasize major areas of our brief.

The present Shipping Conferences Exemption Act, which expired in 1984, as you know, has now been extended four times—three times for a period of one year and just recently, at the end of March, for a period to expire at the end of this calendar year, recognizing that Bill C-21 if passed it would become law and would replace the existing legislation if and when actually written into law. Therefore with the loopholes that we feel exist in the SCEA of 1974 we feel it absolutely vital that Bill C-21 be enacted as quickly as possible. We feel it is away overdue.

In that regard I would like to comment on a statement made earlier in the preceding presentation by Mr. Thacker, when he referred to the accelerating rate of change. This is our view precisely and we have made this point to the former Minister of Transport in the formulation of what was at that time Bill C-122.

The present Bill C-21 does propose a five-year bill and, as Mr. Mannery explained, it is possible that it continue. We felt strongly that with the accelerating rate of change this should be a three-year bill. If we go back to 1979, we

[Traduction]

batterie de membres du Conseil. Bob Watson, de l'Association canadienne d'exportation; M. David Goffin, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques; M. Glen Brock, de l'Association des mines d'amiante du Québec; M. Ed Novak, de l'Association minière du Canada, qui représente Cominco; M. David McCalden, de la *Canadian Retail Shippers' Association*, qui représente Sears; M. T.J. Openshaw, de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers; M. David Sutton, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, et M. Don Wiersma, de l'Association des manufacturiers canadiens.

Nous avons lu cette liste pour souligner encore une fois l'importance que nous attachons à ce projet de loi et pour souligner également l'étendue de notre représentation. Le Conseil des expéditeurs canadiens est composé d'associations. J'ai oublié de dire que nos représentants du Conseil des industries forestières de la côte Ouest ne pourront malheureusement pas être avec nous aujourd'hui.

Nous représentons donc des exportateurs et des importateurs canadiens d'un océan à l'autre. Nous les représentons également en profondeur, dans tous les secteurs de l'économie canadienne, et à ce titre nous estimons que nous représentons probablement entre 95 et 98 p. 100 de l'ensemble des exportateurs et des importateurs canadiens. Nous avons également des représentants de l'Association des importateurs canadiens, mais ils ne sont pas avec nous aujourd'hui. Nous couvrons donc toute la gamme des exportateurs et des importateurs.

Plus tôt cette année, nous vous avons présenté un mémoire écrit, sur lequel j'attire votre attention. Aujourd'hui, toutefois, nous vous présentons un mémoire oral que j'aimerais vous communiquer. Vous en avez reçu une copie, mais je crois qu'il est important pour nous de souligner les principaux domaines sur lesquels porte le mémoire.

L'actuelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui devait expirer en 1984, a été comme vous le savez prorogée quatre fois—trois fois pour un an et tout dernièrement, à la fin de mars, jusqu'à la fin de la présente année civile, car si le projet de loi C-21 est adopté, il remplacera la loi actuelle au moment de son entrée en vigueur. Par conséquent, compte tenu des échappatoires que comporte à notre avis la loi de 1974, nous croyons qu'il est absolument essentiel que le projet de loi C-21 soit adopté le plus rapidement possible. Selon nous, il se fait déjà attendre depuis longtemps.

À ce sujet, j'aimerais relever un commentaire de M. Thacker à l'occasion de l'exposé précédent et portant sur l'accélération du rythme du changement. C'est là précisément notre opinion, et nous avons mentionné ce point à l'ancien ministre des Transports à propos de la formulation de ce qui était alors le projet de loi C-122.

Le projet de loi C-21 prévoit effectivement une durée de cinq ans, et, comme l'a expliqué M. Mannery, il est possible qu'il soit prorogé. Nous sommes convaincus qu'étant donné l'accélération du rythme du changement,

[Text]

had a five-year bill and here we are in 1987 with the same bill that we had in 1979. For the year 1987 we feel this is really asking for a little bit of trouble down the road.

The Canadian Shippers' Council is designated by the Minister of Transport under the act and it is designated as such to represent the interests of Canadian shippers in dealing with the conferences. The act as it stands now and as it is proposed requires the conferences to meet with a body representing the shippers. That body is designated by the Minister, and at this time we are that body.

• 1210

We at The Canadian Shippers' Council feel by virtue of its broad geographic representation, by its sectoral representation and as such in its associations—and I as representative of The Canadian Manufacturers' Association feel this strongly—it represents all sizes of shippers, large and small. Believe me, The Canadian Manufacturers' Association has a lot of small exporters as well as potential exporters. I want to emphasize "potential" because I will come to this point a little later in the presentation.

We say ocean shipping costs and services are important. With ocean freight costs running roughly anywhere from 15% to 55% of the delivered price of many goods, they have a profound impact on the competitive position of Canadian exporters. For imports, they add considerably to the price paid by Canadian consumers and therefore can have a major effect on domestic inflation.

The Canadian Shippers' Council's mandate deals primarily with conditions of carriage, general rate increases, surcharges and the quality of services provided by liner shipping. On a responsive basis, the council becomes involved where there is a shared concern among shippers and where, by virtue of the cartel structure of conferences, individual shippers or shippers' associations have had their concerns ignored. The council, however, does not deal with individual rates, commodities or sectors. We leave this to individual negotiation between the conferences and the shippers.

I would like to emphasize this point because you may hear this morning or later today some differing opinions by conferences. We make this point to conferences; we do not deal with individual rates.

We do, however, deal with general rate increases when we feel they are detrimental to the Canadian economy. We have had many instances of recent times when we have had to make this point.

When the present legislation was introduced in 1979, the Minister of Transport indicated the major objective was to improve the bargaining position of shippers in their dealing with conferences. In return for granting immunity for shipping cartels to fix prices in terms of

[Translation]

ce projet de loi devrait porter sur une période de trois ans. La loi de 1979 portait sur cinq ans, et nous voici en 1987, toujours avec la même loi. Si nous faisons de même en 1987, nous entrevoyons quelques difficultés pour l'avenir.

Le Conseil des expéditeurs canadiens est désigné par le ministre des Transports en vertu de la loi pour représenter les intérêts des expéditeurs canadiens vis-à-vis des conférences. Le libellé actuel de la loi, de même que celui du projet de loi, exige que les conférences rencontrent un organisme représentant les expéditeurs. Cet organisme est désigné par le ministre, et à l'heure actuelle c'est nous qui constituons cet organisme.

Notre association, le Conseil des expéditeurs canadiens, considère qu'en vertu de sa vaste représentation géographique, de sa représentation par secteur et de ses associations... et, personnellement, en tant que représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, j'en suis particulièrement conscient... notre association considère, donc, qu'elle représente tous les expéditeurs maritimes, petits et grands. Croyez-moi, l'Association des manufacturiers canadiens compte un grand nombre de petits exportateurs ainsi que des exportateurs potentiels, et j'insiste sur ce dernier adjectif sur lequel je reviendrai par la suite.

Nous disons que les coûts et services d'expédition maritime sont importants, car ils constituent de 15 à 55 p. 100 du prix à la livraison d'un grand nombre de marchandises et jouent donc un rôle considérable sur la compétitivité des exportateurs canadiens. Ils augmentent considérablement le prix que les Canadiens paient pour les marchandises importées et peuvent donc influencer considérablement sur l'inflation dans notre pays.

Notre mandat porte essentiellement sur les conditions de transport, les augmentations de tarifs, les surprimes et la qualité des services assurés par le transport maritime. Notre Conseil intervient lorsque les expéditeurs maritimes se trouvent en difficulté et lorsque, du fait que les conférences constituent un cartel, on fait fi des expéditeurs maritimes et de leurs associations. Le Conseil ne s'occupe toutefois pas de questions liées aux secteurs, aux marchandises ou aux tarifs individuels, questions que nous laissons à la négociation individuelle entre les conférences et les expéditeurs maritimes.

Je voudrais insister sur ce point parce que vous entendrez sans doute, ce matin ou plus tard, un autre son de cloche de la part des conférences. Nous insistons sur ce point: nous ne nous occupons pas de tarifs individuels.

Nous nous occupons toutefois des augmentations de tarifs lorsque celles-ci nous paraissent nuire à l'économie canadienne. Ce cas s'est fréquemment présenté ces derniers temps.

Lorsque la loi actuelle a été présentée en 1979, le ministre des Transports a fait savoir qu'elle visait essentiellement à améliorer la position de négociation des expéditeurs par rapport aux conférences. Le gouvernement, en échange de l'immunité qu'il accordait

[Texte]

service for Canadian shippers, the government sought to attach certain conditions to provide some element of protection to shippers.

Unfortunately we have to state quite unequivocally that conferences with few exceptions continue to use their oligopolistic and sometimes monopolistic positions to act without apparent regard or to enter into meaningful consultation with shippers. I refer specifically to the clause in the act that requires the conferences to meet on request with the designated body, in this case The Canadian Shippers' Council, and to provide information satisfactory to the conduct of the meeting. This clause is wide open for interpretation.

We have had a specific instance of one conference where it was said that we have met with you and the very fact that we have met with you is, in our opinion, adequate information for the satisfactory conduct of a meeting. This was the end of the meeting. This is obviously an abuse of the intent of the act. Fortunately it was only one instance.

I can give you more practical reasons for our objection to it. Where consultation is actually expected, the consultation by conferences is after a decision has been made. A conference will merely ask us to meet with them. We meet. We may have an agreement whereby the conference and our notes of understanding require a rate increase to be given with 90 days' notice. When a conference requests to meet with the council on March 28, we know why they are asking to meet with us, and we start counting. We go April, May, June, and sure enough, they say on July 1 that this is what they are going to do. Having made that statement, we have a dialogue and we say we have objections to that, and the answer is, so what?

• 1215

What is consultation? What is "information satisfactory to the conduct of a meeting"? At the present time and under the present act, the conferences are completely protected to do whatever they wish to do within the framework of the act, which is almost anything, certainly anything with regard to pricing—I should also say anything with regard to the application of such things as surcharges, which are in effect subject to pricing.

A classic example occurred very recently when one of the conferences on the North Atlantic, the Eastern Canada Continental Conference, asked to meet with us. In this case, where the notes of understanding only require 30 days' notice—these are our notes of understanding with that conference—they advised us in the tail end of February that, effective April 1, currency surcharges of approximately 7% would now be applied to that conference. We have no power or no legal ability to do anything about it, nor does anybody in Canada under the act presently existing, and they have now imposed

[Traduction]

aux cartels pour la fixation des prix des services aux expéditeurs canadiens, y liait certaines conditions destinées à assurer une certaine protection aux expéditeurs.

Force nous est malheureusement de reconnaître que les conférences, à de rares exceptions près, continuent à abuser de la position d'oligopole et parfois de monopole où elles se trouvent pour agir sans égard pour les expéditeurs et sans engager de vraies consultations avec eux. Je me réfère en particulier à l'article de la loi qui stipule que les membres d'une conférence doivent, sur demande d'un groupe d'expéditeurs désigné présentée dans des conditions acceptables, tenir une réunion avec le groupe, en l'occurrence le Conseil canadien des expéditeurs, et lui fournir des renseignements suffisants pour le bon déroulement de la réunion. Le sens de cet article est beaucoup trop vague.

Nous vous citons à l'appui un cas où les membres d'une conférence ont dit nous avoir rencontrés et que cette réunion constituait, à leur avis, une information suffisante pour le bon déroulement de la réunion, à laquelle cette déclaration a mis le point final. C'est un cas flagrant d'interprétation de la lettre de la loi, mais non de son esprit. Heureusement, il s'agit d'un cas isolé.

Je peux invoquer d'autres arguments contre le projet de loi. Lorsque la consultation est prévue, c'est après qu'une décision a été prise par les conférences. Les conférences convoquent une réunion, celle-ci a lieu, nous avons parfois une entente prévoyant une augmentation des tarifs avec un préavis de 90 jours et nous savons donc, lorsqu'une conférence nous convoque pour une réunion le 28 mars, que nous pouvons commencer à compter les jours. Avril, mai et juin passent et le 1^{er} juillet elles nous annoncent ce qu'elles ont l'intention de faire, sur quoi nous élevons des objections, le dialogue est censé avoir eu lieu et nos objections auront été pour la frime.

Qu'entend-on par «consultation»? Que signifie «des renseignements suffisants pour le bon déroulement de la réunion»? Actuellement, les conférences, dans le cadre de la loi, sont parfaitement libres de faire comme bon leur semble, leur liberté est quasi illimitée, certainement en matière de fixation des prix ainsi qu'en ce qui concerne certaines questions comme les surprimes, qui sont en fait sujettes à l'établissement de tarifs.

Je peux vous en donner un exemple classique, survenu tout récemment: l'une des conférences sur l'Atlantique nord, la *Eastern Canada Continental Conference*, nous a convoqués pour une réunion. Dans ce cas où les notes d'entente n'exigent qu'un préavis de 30 jours—à savoir nos notes d'entente avec cette conférence—la conférence nous a fait savoir, tout à la fin de février, que des surprimes de devises d'environ 7 p. 100 seraient appliquées à compter du 1^{er} avril. Nous n'avons aucun pouvoir juridique ou autre de nous y opposer, ni nous ni quiconque au Canada avec la loi actuelle, et deux

[Text]

currency surcharges from eastern Canada to continental Europe of over 7% effective April 1.

I just make the point that the provision of "information satisfactory to the conduct of the meeting" is wide open for interpretation.

We feel Bill C-21 correctly places emphasis on increased competition, and this will not please the conferences which will argue that increased competition within a conference cartel is a contradiction in terms. It was referred to in the earlier presentation that there is competition within the conference—no question.

They compete, but they compete within the limits of the agreed conspiracy terms and prices that they have in fact come to and, as was referred to earlier, if one steps out of line he faces the ire and wrath and the penalties the conference can impose on him, and the ultimate is expulsion. In other words, stay in line, hold the pricing; and who pays?—the shipper.

The shipper is basically dependent on non-conference competition. Earlier discussion evolved around how effective the non-conference competition is. I submit, and the council submits, that back in 1979 when the Shipping Conferences Exemption Act was introduced and passed there was on the high seas—we know, the facts prove it—some measure of non-conference competition, enough to keep the balance.

The act was written with this idea, that there would be non-conference competition as an economic balancing point, but I refer to August 1983 when CAST, who was referred to earlier, joined the North Atlantic conference. Overnight we suddenly saw that 95% of all capacity on the North Atlantic was in one conference, and we were suddenly reduced to a position where they had almost full monopoly, and at the same time they raised the prices 24% on the average.

We fought and we squawked, and there was finally enough movement to roll some of it back, but much of it stuck. I also would like to make the point that while the actual rates they negotiated with the major carriers or those carriers who had sufficient influence to make their point were rolled back to some extent, the tariffs filed at that time with the Canadian Transport Commission and the tariffs that are continuing to be filed have never been rolled back.

• 1220

I can give you a specific example. The company with which I work has been off the North Atlantic for three years; that is, to the United Kingdom. Recently we had the opportunity to go back into the United Kingdom. We are signatories to the Canadian-United Kingdom conference. We asked the conference for a rate on a reasonable

[Translation]

surprimes de plus de 7 p. 100 ont donc été imposées sur les marchandises expédiées de l'est du Canada à destination de l'Europe à compter du 1^{er} avril.

Je vous cite ce cas pour vous montrer combien la disposition exigeant de «fournir des renseignements pour le bon déroulement de la réunion» laisse libre champ à l'interprétation.

Le projet de loi C-21, place, à juste titre, l'accent sur une intensification de la concurrence, ce qui ne plaira pas aux conférences pour lesquelles une augmentation de la concurrence au sein d'un cartel est une notion contradictoire. Les témoins qui nous ont précédés ont clairement montré qu'il y avait concurrence au sein d'une conférence.

Il y a concurrence, certes, dans les limites d'une coalition sur les conditions et prix et comme nous le disions tout à l'heure, tout dissident risque d'encourir la colère des membres de la conférence, d'avoir à payer des pénalités, voire d'en être exclu. Il vaut donc mieux rester dans le rang, s'en tenir aux tarifs et laisser payer l'expéditeur.

L'expéditeur dépend, pour l'essentiel, de la concurrence autre que celle des membres de la conférence. Vous vous êtes demandé dans quelle mesure cette concurrence était efficace. Le Conseil considère qu'en 1979, lorsque la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes a été adoptée, il y avait—et nous avons les faits à l'appui—une certaine concurrence, en haute mer, de la part des expéditeurs n'appartenant pas à la conférence, suffisamment en tout cas pour maintenir l'équilibre.

La loi avait été rédigée en prenant en compte, pour le bon équilibre, une concurrence extérieure aux conférences, mais en août 1983 CAST, dont il a été question tout à l'heure, s'est joint à la conférence de l'Atlantique nord. Du jour au lendemain nous avons constaté que la conférence regroupait 95 p. 100 de tout le trafic maritime sur l'Atlantique nord et nous nous sommes retrouvés devant ce qui constituait pratiquement un monopole et devant une augmentation moyenne de 24 p. 100 des tarifs de la conférence.

Nous avons fait des pieds et des mains et nous avons crié comme des écorchés et sommes parvenus à faire baisser les tarifs, mais seulement en partie. Je voudrais également faire remarquer que s'ils ont consenti à baisser, dans une certaine mesure, les tarifs négociés avec les principaux transporteurs ou avec les transporteurs qui faisaient suffisamment le poids pour exercer une influence, les tarifs déposés à l'époque auprès de la Commission canadienne des transports et les tarifs qui continuent à être déposés n'ont jamais été réduits.

Je peux vous en donner un exemple: la société avec laquelle je travaille n'opérait plus sur l'Atlantique nord depuis trois ans, à savoir à destination du Royaume-Uni. Nous avons récemment eu l'occasion de retourner dans le Royaume-Uni, car nous sommes signataires de la conférence Canada-Royaume-Uni. Nous avons demandé à

[Texte]

volume. They quoted the tariff. We said it was ridiculous and that the non-conference competition was so far below it was impossible. They proceeded to drop the price after that statement, and have continued to drop it. The non-conference competition is approximately 50% of the tariff price of the conference.

I made the point earlier about the small shipper. When a potential small shipper decides that he wishes to export, he goes to the conference—probably because he knows nothing else—and asks for a rate. He is quoted the tariff rate as filed with the CTC. He then analyses his costs, looks at his selling price and realizes that he cannot make any money on that move so he cannot afford to export.

This is happening time and time again. If he is persistent and will scurry around, then he can eventually find some non-conference competition that will probably handle his goods. Believe me, small shippers do not have the resources, usually personnel, to do this and so it is that while they are performing a valuable service for the small shipper, obviously in many instances they do not perform to the full benefit of the shipper.

I am sure that Mr. Moore will bear me out that within the Canadian Exporters' Association, and I know within The Canadian Manufacturers' Association, we have a large number of potential exporters who are being inhibited in carrying out their exporting programs effectively.

We would like to point out that it may be of some interest to the committee to note that unlike the other major transportation bills before Parliament, Bill C-18 and Bill C-19, with which you are quite familiar, in our opinion Bill C-21 does not really deal with transportation regulatory reform.

International ocean shipping is not regulated by Canada, except through the SCEA which permits ocean shipping conferences to operate cartels despite Canada's competition legislation. Bill C-21 attempts to provide some measure of competition in ocean shipping for Canadian cargoes.

We believe, despite varying views, that the influence of conferences is waning in world shipping. Nevertheless, the council believes that conferences for the time being are a fact of life in shipping lanes which Canada alone is unlikely to be able to change. We agree wholeheartedly with the former presentation that Canada really cannot go it alone and outlaw conferences.

For this reason the council supports—and we emphasize the fact that we support without real enthusiasm—renewal of legislation to exempt conferences from anti-combines legislation.

The second precept we would like to emphasize is the importance of being able to negotiate freight rates and service at short notice in order to be able to adjust to the constantly changing competitive dictates of export markets.

[Traduction]

la conférence un tarif pour un volume raisonnable, elle nous a indiqué son tarif et nous avons protesté car la concurrence extérieure était tellement inférieure que c'en était impossible. Sur ce, la conférence a baissé son tarif et a continué à le baisser. La concurrence extérieure offre un tarif d'environ 50 p. 100 de celui de la conférence.

J'ai soulevé tout à l'heure la question des petits expéditeurs. Lorsque l'un d'eux décide d'exporter, il s'adresse à la conférence. . . il ne sait probablement pas où s'adresser ailleurs. . . pour demander son tarif. On lui cite le tarif déposé auprès de la CCT. Il analyse alors ses coûts, examine le prix de vente et se rend compte qu'il n'y a pas de place pour des bénéfices et qu'il ne peut donc pas se permettre d'exporter.

Les cas de ce genre sont fréquents. Si l'expéditeur s'obstine et prospecte le marché, il finira probablement par trouver, chez la concurrence extérieure, quelqu'un qui se chargera de ses marchandises. Mais les petits expéditeurs, croyez-moi, n'ont généralement pas les ressources de personnel pour le faire et c'est pourquoi le service n'est souvent pas à l'avantage du petit expéditeur.

M. Moore ne me contredira certainement pas si je dis qu'il existe un grand nombre d'exportateurs potentiels, au sein de l'Association canadienne d'exportation et certainement de l'Association des manufacturiers canadiens qui ont des difficultés à exporter.

Nous voulions faire remarquer au Comité qu'à notre avis le projet de loi C-21, à la différence des projets de loi C-18 et C-19, les autres grands projets de loi sur les transports dont est saisi le Parlement, ne porte pas véritablement sur la réforme de la réglementation des transports.

Le transport maritime international n'est pas réglementé par le Canada, sinon par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes qui autorise les conférences maritimes à s'organiser en cartels malgré la Loi canadienne sur la concurrence. Le projet de loi C-21 vise à assurer une certaine concurrence dans le transport maritime des marchandises canadiennes.

Malgré des opinions divergentes, nous considérons que les conférences sont en baisse d'influence dans le secteur maritime mondial. Elles n'en restent pas moins, à l'heure actuelle, une réalité sur les voies maritimes, réalité qu'il n'est pas au pouvoir du Canada seul de changer. Nous sommes entièrement d'accord avec les témoins qui nous ont précédés, à savoir que le Canada ne peut faire cavalier seul et interdire les conférences.

C'est pour cette raison que le Conseil appuie, mais sans enthousiasme, une nouvelle loi permettant aux conférences de déroger à la Loi contre les coalitions.

Le second principe sur lequel nous voudrions insister, c'est l'importance de pouvoir négocier des tarifs et des services à brève échéance, afin de s'adapter aux fluctuations constantes des impératifs des marchés d'exportation.

[Text]

We are pleased that in the past Canada prudently did not attempt to follow the U.S. example prior to the U.S. Shipping Act of 1984, by seeking to regulate shipping conferences. We are pleased that it chose to support a designated shipper group, namely The Canadian Shippers' Council, to provide the counterweight necessary to the power inherent in the ocean conference cartel system.

We made the point earlier that having made collusion legal, it is essential that the new legislation address the central issue of providing equitable counterbalancing powers of the shippers with the conferences.

We have closely examined Bill C-21 and we are generally pleased with the results. We feel that the legislation addresses head on the need to encourage competition both within and outside conferences and to avoid the measures which make it harder for competitors to enter conference liner trades.

• 1225

We specifically endorse four provisions in the proposed legislation. The first is that which prohibits the conference carriers from requiring shippers to transport 100% of their cargo under loyalty contracts.

Regarding that, I would like to comment on a former presentation. I think Mr. Brennan referred to the fact that the present act allows any percentage of loyalty. That is quite true. However, the practice is that if a loyalty contract is signed, the conference requires you to sign a 100% loyalty agreement at the present time. Otherwise, you cannot join the conference if a conference requires a signature on a loyalty contract. We are glad to see that in Bill C-21 the 100% is prohibited.

We are also pleased about and endorse the provision that requires conferences to allow their member lines the right of independent action on rates and services. You will get strong argument against this from the conferences.

We are also happy about the provision that prohibits conferences from negotiating collectively on inland rates from Canadian inland carriers. This is important. As was referred to earlier, back in the days of bulk trades we dealt strictly with ocean port-to-port rates. As containerization has come in and liner traffic expanded, we are now talking very heavily about door-to-door rates that cover full carriers also. Canada has a lot of inland transportation to port, and from many areas. That inland rate is part of the door-to-door rate.

At present these inland rates are to be negotiated by the conferences. We are glad to see that Bill C-21 does not permit conferences in the future to negotiate those rates but gives that privilege to the independent lines. That is on the Canadian carriers. You also have to remember that

[Translation]

Nous approuvons le fait que le Canada ait prudemment évité de suivre l'exemple américain avant la promulgation, en 1984, de la *U.S. Shipping Act*, en essayant de réglementer des conférences maritimes. Nous sommes heureux que le Canada ait décidé d'appuyer un groupe d'expéditeurs désigné, à savoir le Conseil canadien des expéditeurs, pour assurer le contrepois nécessaire à la puissance d'un cartel d'expéditeurs maritimes.

Nous avons démontré tout à l'heure qu'ayant légitimé les collusions, il est essentiel que la nouvelle loi assure un contrepois efficace aux pouvoirs des conférences.

Nous avons examiné de près le projet de loi C-21 et en sommes généralement satisfaits, car il nous paraît encourager la concurrence à la fois au sein des conférences et à l'extérieur de celles-ci et éviter de rendre plus difficile aux concurrents de prendre pied sur ce marché.

Nous sommes en particulier en faveur de quatre dispositions dudit projet de loi, la première interdisant aux transporteurs des conférences d'exiger des expéditeurs de transporter 100 p. 100 de leur fret sous contrat d'exclusivité.

Je voudrais, sur ce point, revenir sur l'un des témoins qui m'a précédé. Je crois que c'est M. Brennan qui a fait remarquer que la loi actuelle autorise n'importe quel pourcentage de contrat d'exclusivité, ce qui est tout à fait exact. Dans la pratique, toutefois, si un contrat d'exclusivité est signé, la conférence exige actuellement de vous de signer une entente d'exclusivité à 100 p. 100 car à défaut, vous n'êtes pas autorisés à adhérer à la conférence. Nous sommes heureux de constater que l'exclusivité à 100 p. 100 est interdite dans le projet de loi C-21.

Nous sommes également satisfaits de la disposition dite de *Mesure distincte* qui exige des conférences d'autoriser leurs membres à agir indépendamment en matière de tarifs ou de services. Les conférences, sans aucun doute, s'élèveront vigoureusement contre cette mesure.

Nous sommes également satisfaits de la disposition interdisant aux conférences de fixer collectivement des tarifs pour le transport intérieur de marchandises. C'est là une mesure importante car, comme nous le disions tout à l'heure, quand les marchandises étaient transportées en vrac, autrefois, nous avions à nous en tenir strictement à des tarifs maritimes de port à port. Avec l'introduction des conteneurs et l'expansion du trafic maritime, il est maintenant question de tarifs de porte à porte qui couvrent intégralement le prix du transport. Au Canada nous avons beaucoup d'expéditions vers des ports en provenance de nombreuses régions, et le tarif intérieur fait partie du tarif porte à porte.

A l'heure actuelle, ces tarifs intérieurs sont fixés par les conférences et nous sommes heureux de constater qu'aux termes du projet de loi C-21, ce ne sera plus aux conférences, mais aux compagnies maritimes indépendantes, de négocier ces tarifs. Ce sera donc aux

[Texte]

when you get abroad and go inland, you run into other joint rates that are set by such things as grids in the United Kingdom and others in Europe.

There is a fourth provision which we endorse. It has as its intent freedom to negotiate confidential service contracts with individual member lines of a conference.

We have a little concern about the provisions of the wording of paragraph 4(1)(c) and feel that it may not achieve this objective. We have made this complaint in the past to the Ministry of Transport and they have run it through the government lawyers. We have been assured it covers that, but we are still not really happy that the wording, as spelled out in Bill C-21, covers the point if it came to a point of contention.

An hon. member: Are you going to give us new wording?

Mr. Hall: We would be prepared to offer proposed wording for that clause. We will certainly do that, Mr. Chairman.

On a less positive note, we cannot endorse the 30-day notice period for rate increases which the bill proposes conferences give shippers or, for that matter, the 14-day notice period for surcharges, although we recognize these time periods are designed to mesh with the U.S. legislation. Currently it is standard practice for most conferences to give 90-day notice of rate increases and often more than 14-day notice of surcharges.

I referred earlier to the fact that the Atlantic conferences, under our notes of understanding, presently have a 30-day period for surcharges and a 90-day period for rate increases. We feel it is essential this forewarning time be given to the exporter. The international competitive pricing seldom allows exporters to absorb unexpected cost increases without incurring a loss if insufficient lead time is given.

We feel the dispute-settlement mechanisms provided for in Bill C-21 are not so strong as we feel. . . We hope the mediation and arbitration provisions of Bill C-18 could be carried into Bill C-21.

In bringing forward Bill C-21, by and large it is clear the government has sought to ensure that Canadian legislation does not get out of step with United States legislation. We fully endorse this objective with the caveats we have mentioned.

• 1230

The provisions of the U.S. Shipping Act are important not only because of their impact on the competitiveness of Canadian trade through Canadian ports but also because of the existence of a significant number of joint conferences serving both Canada and U.S. ports. Wide

[Traduction]

transporteurs canadiens. N'oubliez pas non plus que lorsque vous avez des expéditions à destination de l'étranger ou de l'intérieur du pays, vous avez affaire à des tarifs mixtes établis par des réseaux existant au Royaume-Uni ou en Europe.

Une autre disposition que nous approuvons porte sur la liberté de négocier des contrats confidentiels de service avec les membres individuels d'une conférence.

Nous ne sommes pas tout à fait satisfaits du libellé de l'alinéa 4(1)c) parce que nous craignons qu'il ne soit pas adéquat. Nous avons déjà présenté cette objection au ministère des Transports qui l'a transmise aux juristes du gouvernement. On nous a assurés que l'alinéa 4(1)c) répondait à l'objectif visé, mais nous n'en conservons pas moins des doutes sur son efficacité éventuelle en cas de litige.

Une voix: Est-ce que vous nous proposez un nouveau libellé?

M. Hall: Nous y sommes certainement disposés, monsieur le président.

Il y a une ombre au tableau: Nous ne sommes pas d'accord avec la période de préavis que la loi exige des conférences qu'elles donnent aux expéditeurs pour une augmentation des tarifs et avec la période de préavis de 14 jours pour les surprimes, tout en sachant que ces délais correspondent à ceux de la loi américaine. Il est actuellement d'usage pour la plupart des conférences de donner un préavis de 90 jours pour les augmentations de tarifs et souvent de plus de 14 jours pour les surprimes.

Je faisais mention tout à l'heure du fait que les conférences de l'Atlantique, d'après nos notes d'entente, prévoient actuellement une période de 30 jours pour les surprimes et une période de 90 jours pour les augmentations de tarifs. Il nous paraît essentiel de donner à l'exportateur un préavis de cette durée car le système international des tarifs, où règne la concurrence, permet rarement aux exportateurs d'absorber des augmentations non prévues sans essuyer une perte si le préavis n'a pas été suffisant.

Les mécanismes de règlement des différends prévus au projet de loi C-21 ne sont pas aussi vigoureux que nous l'aurions voulu. . . Nous aurions voulu que les dispositions du projet de loi C-18 sur la médiation et l'arbitrage figurent également au projet de loi C-21.

Il est certain que le gouvernement, en proposant le projet de loi C-21, a voulu que la loi canadienne s'aligne sur celle des États-Unis, objectif avec lequel nous sommes d'accord, mais avec les réserves susmentionnées.

Les dispositions de la *U.S. Shipping act* sont importantes non seulement pour leur incidence sur le caractère concurrentiel du commerce canadien par les ports canadiens, mais également en raison de l'existence d'un grand nombre de conférences conjointes desservant à la

[Text]

variations between Canadian and U.S. legislation will over time result in trade distortions and to difficulties of an extra-territorial nature because joint conferences are subject to the national laws of two countries.

Indeed it is for this reason that the council has been unable to negotiate its own notes of understanding with any Canada-U.S. conference; we have been able to negotiate only with what we call pure Canadian conferences, those serving Canadian ports only. As an example, on the Atlantic we have one Canadian conference serving eastern Canada and the U.K., and another for eastern Canada and the continent. There is a conference serving the continent and eastern United States, and another one for the U.K. and the eastern United States. However, on the Pacific, a superconference has emerged that now serves Asia with not only western Canada and the western United States but also the gulf ports and eastern Canada and the eastern United States. In other words, we have one superconference going between North America and Asia.

We have noted that the committee will be hearing from a variety of ship owner and conference interests. In weighing the views you will be receiving in the coming days on Bill C-21, we would ask you to bear in mind that one of the prime responsibilities of the council is to provide a collective voice for all Canadian shippers. Among those appearing before you will be the consultative shipping group, an organization comprising the governments of certain ship-owner countries from Europe. The intervention of foreign governments, who will undoubtedly cite shipping developments in international and inter-governmental fora, suggests that you may wish to hear from the Canadian Department of External Affairs, who are responsible for Canadian positions in these fora. We might add that as shippers we perceive Bill C-21 to be primarily an export enhancement bill. The Department of External Affairs, we would suggest, could also make a useful input into your deliberations from its perspective as the government department charged with the responsibility for export development.

We have noted the wide diversity of conference interests from whom you will be hearing. As you know, conferences come in all shapes and sizes and we would respectfully suggest committee members might wish to consider such questions as the following when hearing from conference spokesmen: How big is your conference? What cargo volume do you carry? What percentage of the liner trade available to Canadian shippers do you represent? What is the scope of the geographic area you draw cargo from? Do your members pick up Canadian cargo in U.S. ports? How much? What percentage? Have you effective non-conference competition in your particular trade at the present time? How has this changed since the present SCEA was enacted, and what are the nationalities of the member lines? We make the point that

[Translation]

fois le Canada et les ports américains. Les disparités considérables entre la Loi canadienne et la Loi américaine entraîneraient, au fil du temps, des anomalies dans le commerce et les difficultés extra-territoriales, parce que les conférences mixtes relèvent des lois des deux pays.

C'est pour cette raison que le Conseil n'a pas été en mesure de négocier ses propres notes d'entente avec l'une ou l'autre des conférences Canada-US. Nous n'avons pu négocier qu'avec les conférences uniquement canadiennes, celles qui ne desservent que les ports canadiens. C'est ainsi que sur la côte Atlantique, nous avons une conférence Canadienne qui dessert le littoral Est et le Royaume-Uni et une autre pour l'est du Canada et le continent. Il existe une conférence qui dessert le continent et l'est des États-Unis, et une autre pour le Royaume-Uni et l'est des États-Unis. Sur le Pacifique, toutefois, il s'est créé une méga-conférence qui dessert l'Asie et la relie non seulement à l'ouest du Canada et des États-Unis, mais également aux ports du golfe ainsi qu'à l'est du Canada et des États-Unis. Autrement dit, nous avons maintenant un vaste réseau qui englobe l'Amérique du Nord et l'Asie.

Nous avons constaté que le Comité entendra un grand nombre d'amateurs et de représentants des conférences. Nous demanderions, lorsque vous réfléchirez aux opinions que vous allez entendre sur le projet de loi C-21, de vous souvenir que l'une des principales responsabilités du Conseil est de servir de porte-parole à tous les expéditeurs canadiens. Vous allez entendre comme témoins le groupe consultatif des expéditeurs, organisation qui comprend les gouvernements de certains pays européens propriétaires de bâtiments. L'intervention de gouvernements étrangers qui vont certainement vous parler de ce qui se passe en matière d'expédition maritime sur les scènes internationale et intergouvernementale, vous amènera peut-être à vouloir entendre ce qu'à dire le ministère des Affaires extérieures de notre pays, responsable des positions canadiennes sur ce théâtre d'opérations. Permettez-nous d'ajouter qu'en tant qu'expéditeurs, le projet de loi C-21 nous paraît essentiellement viser à augmenter les exportations. C'est pourquoi le ministère des Affaires extérieures pourrait contribuer utilement à vos travaux en vous présentant la question vue sous son angle, son mandat englobant le développement des exportations.

Les points de vue qui vous seront présentés constituent une palette variée. Vous n'ignorez pas que les conférences se présentent sous toutes sortes de formes et nous nous permettons respectueusement de demander aux membres du Comité de se pencher sur les questions suivantes lorsque comparaitront les porte-parole des conférences: Combien de membres comptez-vous? Quel est le volume des marchandises que vous transportez? Quel est le pourcentage de trafic disponible pour les expéditeurs canadiens que vous représentez? Quelle est l'aire géographique dont vous tirez le fret? Est-ce que vos membres chargent des marchandises canadiennes dans des ports américains? De quel ordre est leur volume? Quel pourcentage représente-t-il? Est-ce que vous subissez, dans votre branche, une concurrence efficace de la part

[Texte]

this question is asked not because nationality itself is important to shippers but because the council believes that the committee members should be aware of those conferences that contain member lines flying the flag of nations that practise cargo discrimination.

While we do not wish to anticipate all points that the conference interests will raise, we would like to comment on one or two. First, the ship owners will likely complain about how freight rates are down and how they are losing money. We would ask them why, if business is so bad, should the world's current container capacity of 2.4 million 20-foot container equivalents be increased by a further 300,000 container slots by 1990, more than doubling present over-capacity on major trade routes. These figures are from the highly respected Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics. In any other business we know of not protected by a monopoly or oligopoly pricing, tough times are not expansionary times.

You may hear a lot about the interests of small shippers. We said earlier the council was formed to protect all shippers including small shippers. Conferences will allege that some rate increases, particularly those made in conference trades where there is meaningful non-conference competition, do not stick, and that bigger shippers have more leverage and are therefore more successful in conference negotiations. I referred earlier to the fact that as far as small shippers are concerned, they do stick. We maintain that conferences are not really friends of small shippers.

As I have said earlier, this is an issue that is high on the agenda of council meetings with conferences. We wish we could say they listen, but they do not, and the pro-competitive elements of Bill C-21 are therefore very favourably received by us. By the way, when we talk about small shippers, we are not talking about small business. Big companies are often small shippers to particular markets, and vice-versa.

We covered the freight forwarders. We would also like to point out that recent DRIE-sponsored research shows that the freight-forwarding industry is growing rapidly and already controls 20% of international traffic in Canadian trade.

[Traduction]

d'expéditeurs n'appartenant pas à une conférence? Y a-t-il eu des changements depuis la promulgation de la loi actuelle sur les conférences maritimes, dans quel sens et quelles sont les nationalités de vos membres? Cette question a son importance non en raison de l'importance de la nationalité en soi pour les expéditeurs, mais parce que le Conseil considère que les membres du Comité devraient savoir quelles conférences ont des membres arborant le pavillon de nations qui exercent une discrimination à l'encontre de certaines marchandises.

Nous ne pouvons prévoir toutes les questions que soulèveront les porte-parole des conférences, et nous voudrions en commenter une ou deux. Il est probable que les armateurs pleureront misère en se plaignant que les tarifs ont tellement baissé qu'ils travaillent à perte. Si leurs affaires sont tellement dans le marasme, nous aimerions qu'ils nous disent pourquoi le volume de marchandises transportées par conteneurs va plus que doubler sur les grandes routes maritimes, car il est prévu, d'ici 1990, d'augmenter ce volume de 2,4 millions de conteneurs de 20 pieds de 300,000 unités. Ces chiffres proviennent d'une institution aussi éminente que la *Institute of shipping economics and logistics* de Brême. Quand un secteur qui n'est pas protégé par un monopole ou par un oligopole se trouve dans le marasme, ce n'est généralement pas le temps de procéder à une expansion.

Vous entendrez sans doute beaucoup parler de petits expéditeurs et nous disions tout à l'heure que le Conseil avait été constitué pour la protection de tous les expéditeurs, y compris les petites entreprises. Les porte-parole des conférences vous diront que certaines augmentations de tarifs, en particulier celles qui ont été faites sous l'effet d'une forte concurrence d'expéditeurs n'appartenant pas à une conférence, ne sont pas valables, que les gros expéditeurs ont plus de muscles et parviennent ainsi mieux à s'imposer aux négociations des conférences. Je faisais tout à l'heure remarquer que les petits expéditeurs s'en tiennent aux tarifs et que les conférences, nous l'affirmons, ne sont pas vraiment bien intentionnées à l'égard des petits expéditeurs.

• 1235

C'est une question qui a la vedette dans les réunions des conférences. Nous aimerions pouvoir dire qu'elles sont sensibles à ces arguments, mais elles ne le sont pas et c'est pourquoi nous sommes particulièrement heureux de voir les dispositions en faveur de la concurrence contenues dans le projet de loi C-21. Nous voudrions vous faire remarquer que lorsque nous parlons des petits expéditeurs, nous n'entendons pas par là les petites entreprises: de grosses compagnies sont souvent des petits expéditeurs à destination de certains marchés, et vice versa.

Nous avons parlé des transitaires de marchandises. Nous aimerions également signaler qu'une étude récente commanditée par le MEIR montre l'expansion rapide du secteur des transitaires qui occupe déjà 20 p. 100 du trafic international des entreprises canadiennes.

[Text]

There are shippers' associations covering commodity groups. These associations formed for the purpose of negotiating rates collectively by small shippers are expanding in the U.S. as a consequence of the U.S. Shipping Act of 1984, and we envisage and hope that similar expansion in Canada of shipper associations, such as those emerging in the U.S., follows the passage of Bill C-21 in Canada.

A good deal of conference ire will no doubt be directed at the provision in Bill C-21 for confidential service contracts with individual member lines in the conference. Again, it may be contended that this is detrimental to small shippers. We do not agree. We feel small shippers will benefit.

It should also be noted that Canadian shippers already have access to confidential service contracts if they use U.S. ports. If they use non-conference shipping lines from Canadian ports, or if the products they are shipping by conference carriers are subject to open rates, they get that privilege. Shippers need confidential service contracts to be internationally competitive.

We reiterate our point about paragraph 4(1)(c) being spelled out a little more precisely, which we will be glad to suggest.

Conferences and others may argue that Bill C-21 could be detrimental to Canadian ports. This we do not agree with. On the contrary, for example, confidential service contracts will help put Canadian ports on an equal basis with U.S. ports for Canadian cargo. Shipping lines are constantly inaugurating new services and cancelling old ones, subject to demand, so that we should not be fooled by threats.

At present Canadian shippers in most parts of the country have easy access to U.S. ports. To be competitive as exporters we must use the most cost-efficient services available.

The present act puts Canadian ports at a disadvantage because it is out of balance with the U.S. Shipping Act of 1984. The facts are that where there is sufficient Canadian cargo inducement, there will be shipping services, either conference or non-conference.

I suggest that we know we have a unique situation in the world with the St. Lawrence. The best access to the American midwest is down the St. Lawrence River. We know, and it is our strong opinion, that even if conferences were outlawed, ships would still come down the St. Lawrence River into the Port of Montreal and draw heavily from the United States and central Canada.

[Translation]

Il existe des associations d'expéditeurs groupées pour certaines marchandises. Ces associations, constituées pour la négociation collective des tarifs par les petits expéditeurs, se développent aux États-Unis à la suite de la *U.S. Shipping Act* de 1984 et nous prévoyons et espérons que ces associations d'expéditeurs connaîtront une expansion semblable au Canada lorsque sera promulgué le projet de loi C-21.

Les conférences fulmineront certainement contre la disposition du projet de loi C-21 portant sur les contrats confidentiels avec des membres individuels des conférences. Là encore, vous entendrez sans doute que cette disposition porte ombrage aux petits expéditeurs alors que c'est précisément le contraire que nous prévoyons.

Il convient également de noter que les expéditeurs canadiens peuvent déjà bénéficier de contrats de service confidentiels s'ils utilisent des ports américains. S'ils utilisent des lignes maritimes extérieures aux conférences à partir de ports canadiens ou si les marchandises qui sont transportées par transporteurs appartenant aux conférences sont sujettes à des tarifs officiels, ils bénéficient de ce privilège. Pour être concurrentiels sur le marché international, les expéditeurs ont besoin de contrats de service confidentiels.

Nous voudrions insister pour que l'alinéa 4(1)(c) soit précisé et nous serons heureux de vous proposer un nouveau libellé.

Les conférences ainsi que d'autres voudront peut-être vous faire croire que le projet de loi C-21 causera du tort aux ports canadiens. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Bien au contraire, les contrats de service confidentiels, par exemple, mettront les ports canadiens sur un pied d'égalité avec les ports américains pour le transport de marchandises canadiennes. Les compagnies maritimes inaugurent constamment de nouveaux services tout en en supprimant d'anciens, en fonction de la demande, et nous ne devrions donc pas nous laisser intimider par des menaces.

À l'heure actuelle dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs canadiens ont facilement accès aux ports américains. Pour nous affirmer en tant qu'exportateurs, nous devons utiliser les services les plus rentables.

La loi actuelle est défavorable aux ports canadiens parce qu'elle n'est pas harmonisée avec la *U.S. Shipping Act* de 1984. La réalité, c'est que lorsque les conditions pour le transport des marchandises canadiennes seront suffisamment bonnes, il y aura des services d'expédition, qu'ils relèvent ou non des conférences.

Nous savons qu'avec le fleuve Saint-Laurent, nous avons une situation unique au monde, celui-ci offrant le meilleur accès au Midwest américain. Nous sommes persuadés, et n'en démontrons pas, que même si les conférences étaient interdites il ne manquerait pas de bateaux pour remonter le Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal et transporter des marchandises en grande quantité, des États-Unis et du Canada central.

[Texte]

There are few fixed assets as mobile as ships, which can be deployed or redeployed very quickly. Compare that to industry saddled with over-capacity and which cannot move plants. When there is over-tonnaging, you move ships around very quickly.

The responses to a 1986 survey of shippers conducted by the council, predicated on implementation of the pro-competition elements now contained in Bill C-21, confirmed that shippers believe that no serious difficulties will arise. For example, only 5% were concerned that if any gaps are created they may not be filled by non-conference services.

Because of competitive factors affecting different companies, there is a long history of shipping companies dropping Canadian ports and continuing to serve Canadian trade through U.S. ports, and the opposite is also true. Hence the confidence among shippers.

More important, in our opinion, are such items as stevedoring conditions in Vancouver, with the container stuffing and destuffing clauses. These are the things that make lines decide to use a port or not.

A brief comment, if I may, about relevant trends internationally. The conference system is under increasing criticism worldwide. These are not opinions; these are facts. The Canadian Shippers' Council liaises very closely with other shippers' councils around the world. I would like to make the point that the only country in the western world without a strong shippers' council is the United States. This is because of its unique situation with the Federal Maritime Commission.

• 1240

We liaise with shippers' councils in other parts of the western world. In Japan, the Japanese Shippers' Council says the quality of consultation with shippers by conferences has deteriorated to the point that it has become almost meaningless.

Australian shippers through their council have reached similar conclusions. In Paris tomorrow at a meeting of the Business and Industry Advisory Committee to the OECD, a British Shippers' Council paper will be discussed. This paper makes clear the concerns of shippers worldwide that conferences abuse their powers and that consultation mechanisms to date have been ineffective. This paper also notes international codes such as that of UNCTAD and the EEC competition regulation to become effective July 1 are inadequate and obscure.

[Traduction]

Il existe peu d'actifs immobilisés aussi mobiles que les bateaux qui peuvent rapidement se déplacer. Comparez la situation avec celle des manufactures qui ont un rendement excédentaire et qui ne peuvent déménager leurs usines. Lorsque le volume de marchandises est très grand, nos bateaux se déplacent rapidement.

Les réponses à une enquête menée en 1986 par le Conseil auprès des expéditeurs, basées sur la mise en oeuvre des éléments favorables à la concurrence et contenus actuellement dans le projet de loi C-21, confirmaient que les expéditeurs ne prévoyaient pas de graves difficultés en découlant. Seuls 5 p. 100 d'entre eux pensaient que les vides ainsi créés ne seraient pas rapidement occupés par des services autres que ceux appartenant aux conférences.

Il y a longtemps qu'en raison de la concurrence qui s'exerce à l'encontre de certaines compagnies, des expéditeurs renoncent à desservir les ports canadiens et continuent à transporter des marchandises canadiennes par les ports américains, et l'inverse est également vrai, d'où la confiance qui règne chez les expéditeurs.

Autre facteur plus important à nos yeux, ce sont les conditions du débarquement à Vancouver, avec les dispositions touchant à l'arrimage et au désarrimage des conteneurs. Ce sont des choses comme celles-ci qui amènent les compagnies à décider d'utiliser un port ou non.

Permettez-moi encore un bref commentaire sur les tendances internationales relatives à la profession. Le système des conférences est de plus en plus en butte aux critiques dans le monde entier. Il ne s'agit pas là d'opinions, mais de faits, et je parle en connaissance de cause car le Conseil canadien des expéditeurs est en liaison étroite avec les autres conseils d'expéditeurs du monde entier. J'aimerais souligner que les États-Unis sont le seul pays du monde occidental qui n'ait pas de Conseil des expéditeurs qui soit fort. Cela s'explique par sa situation unique avec la *Federal Maritime Commission*.

Nous assurons la liaison avec les conseils des expéditeurs dans d'autres parties du monde occidental. Selon le Conseil des expéditeurs japonais, la qualité de la consultation des conférences avec les expéditeurs s'est détériorée jusqu'à devenir presque négligeable.

Le Conseil des expéditeurs australiens en est venu à des conclusions semblables. À une réunion du Comité consultatif économique et industriel auprès de l'OCDE qui se tiendra demain à Paris, un mémoire du Conseil des expéditeurs britanniques fera l'objet d'une discussion. Ce mémoire explique clairement les préoccupations des expéditeurs du monde entier qui s'inquiètent d'un abus d'autorité de la part des conférences et de l'inefficacité des mécanismes de consultation jusqu'à présent. Ce mémoire souligne en outre que les codes internationaux tels que ceux des CNUCED et ceux de la CEE régissant la concurrence et devant entrer en vigueur le 1^{er} juillet sont inadéquats et obscurs.

[Text]

The self-policing code developed by the Committee of European and Japanese Ship Owners' Associations in the 1960s and 1970s reflected in some agreements negotiated by The Canadian Shippers' Council is largely ignored by conferences. We mention this to you so you will be aware that when this consultative shipping group meets with you, it speaks for the ship-owning interests, not the shippers' interests or those of the member countries.

It certainly does not speak for the European Shippers' Council, which is a federation of national shippers' councils in Europe, from whom we believe you may also be hearing directly.

We have stated the conferences have constantly abused their monopolistic powers in Canada. We are prepared to document this if you have any doubts on this point after you have heard from the conference interests.

In conclusion, Canada exports nearly 30% of its GNP and imports on a similar scale. Our exports pay for the variety of choice available to consumers from foreign sources. Almost 80% of our trade is with our neighbours to the south. While we would like to secure this market, we also believe it is important to diversify our trade with offshore countries.

For this component of Canadian trade to thrive, it is essential that Canadian legislation ensure our exports and imports are carried under competitive terms and conditions of carriage. We therefore urge the present outdated and ineffective SCEA be replaced by Bill C-21 at the earliest possible date.

As a last thought, we were pleased to hear your offer or suggestion that you may wish to hear from the Department of Transport again subsequently. We are quite prepared after you have heard the conference views to return for rebuttal, if you so desire. We are at your convenience. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much, Mr. Hall. I am sure there will be some questions of you. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I have one question about confidential contracts. You say those contracts are actually available to Canadian shippers if they ship through U.S. ports. With this legislation giving confidential contracts in Canadian ports, how much of this business do you think will be coming back to Canada?

Mr. Hall: We really have no answer, but we would assume that, if at the present time they are shipping through the U.S. ports for no other reason than to get better rates because of the ability of confidential contracts in the United States, if the privilege is extended to the

[Translation]

En général, les conférences ne tiennent pas compte du code d'auto-surveillance mis au point par le Comité des associations d'armateurs européens et japonais dans les années 60 et 70 et que l'on retrouve dans certains accords négociés par le Conseil des expéditeurs canadiens. Nous vous le mentionnons de sorte que lorsque ce groupe comparaitra devant votre Comité, vous sachiez qu'il représente les intérêts des armateurs et non ceux des expéditeurs ou des pays membres.

Il ne parle certainement pas au nom du Conseil des expéditeurs européens, qui est une fédération des conseils des expéditeurs nationaux en Europe qui, à notre avis, communiquera peut-être avec vous directement.

Nous avons dit que les conférences ont constamment abusé de leur monopole au Canada. Nous sommes prêts à vous en fournir les preuves appuyées de documents si vous avez des doutes à ce sujet lorsque vous aurez entendu les témoignages des conférences.

En conclusion, le Canada exporte près de 30 p. 100 de son PNB. Ses importations sont proportionnelles à ses exportations. Nos exportations paient pour la variété de choix provenant de sources étrangères offerts aux consommateurs. Près de 80 p. 100 de notre commerce est effectué avec nos voisins du Sud. Bien que nous aimerions nous assurer ce marché, nous croyons également qu'il est important de diversifier notre commerce avec les pays étrangers.

Pour que cet élément du commerce canadien se développe, il est essentiel que les lois canadiennes veillent à ce que nos exportations et nos importations s'effectuent selon des modalités de transport concurrentielles. Par conséquent, nous recommandons vivement que la loi actuelle et inefficace sur les conférences maritimes soit remplacée par le projet de loi C-21 le plus tôt possible.

Je termine en disant que nous sommes heureux que vous ayez proposé ou offert d'entendre à nouveau le ministère des Transports. Si vous le désirez, nous sommes prêts à venir à nouveau devant votre Comité pour réfuter le témoignage des conférences lorsque vous l'aurez entendu. Nous sommes à votre disposition. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, monsieur Hall. Je suis certain que vous aurez des questions. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

J'ai une question au sujet des contrats confidentiels. Vous dites que ces contrats sont offerts aux expéditeurs canadiens s'ils utilisent les ports américains. Comme le projet de loi C-21 permettrait les contrats confidentiels dans les ports canadiens, quelle proportion du transport des marchandises reviendrait au Canada à votre avis?

M. Hall: Nous n'avons réellement pas de réponse, mais nous pourrions présumer que s'ils utilisent actuellement les ports américains simplement parce qu'ils obtiennent de meilleurs taux en raison des contrats confidentiels aux États-Unis, si ce privilège est accordé aux membres des

[Texte]

members of the conferences in Canada, and if the members of the conferences take advantage of it, there will be some repatriation of this business back to Canadian shippers. But we really have no figures on the extent.

Mr. Robichaud: But how extensive is our Canadian shippers' shipping through American ports? Do you have any idea at all about it?

Mr. Hall: In pure numbers, I do not think we have precise numbers. But we do know there is a reasonable volume of traffic moving through eastern United States' ports to certain markets. Certainly in the western part of the country, there is a tremendous amount of business going through the Port of Seattle, probably not necessarily by virtue of this provision alone but also because of the problems I mentioned earlier in the Port of Vancouver.

• 1245

One of our other members here may have more precise information. We may be able to do a little research and come up with some information that would assist you in your deliberations.

Mr. J. Moore (Secretary, The Canadian Shippers' Council and Canadian Exporters' Association): Mr. Chairman, statistics do exist on the Canadian trade moving through U.S. ports, but we will not be able to determine what percentage of that trade is moving under confidential service contracts.

One further aside here, the U.S. Shipping Act of 1984 does not permit service contracts to be confidential, and conferences may be making this point to you. However, you should also be aware that U.S. legislation governing American shippers using U.S. ports does not apply to Canadian shippers using conferences out of U.S. ports. This is why we get confidential service contracts through U.S. ports.

The Acting Chairman (Mr. Redway): As you know, Mr. Robichaud, we did have some material from Mr. Thacker on containers handled—Canada-U.S. movements.

Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the presentation and I appreciate more the difficulties in this area. One can see them particularly when one thinks of the increasing costs that carriers cite or conferences cite in increasing their charges; they want to do it in 90 days, and of course you want to lengthen the time period during which they will suffer losses in order to be able to minimize your losses. Is it not one of those matters of balance that one faces here?

[Traduction]

conférences au Canada et si les membres des conférences en profitent, une partie de ce transport reviendra aux ports canadiens. Mais nous ne pouvons réellement pas vous donner de pourcentage.

M. Robichaud: Mais jusqu'à quel point nos expéditeurs canadiens passent-ils par les ports américains? En avez-vous une idée?

M. Hall: Je ne peux vous donner de chiffres précis. Nous savons cependant qu'un volume raisonnable de marchandises est expédié vers certains marchés en passant par les ports de l'est des États-Unis. Certainement, dans l'ouest du pays, beaucoup de marchandises sont expédiées par le port de Seattle, non seulement en raison de cette disposition mais aussi en raison des problèmes dont je vous ai parlé plus tôt dans le port de Vancouver.

Nous avons un autre membre présent ici qui aurait peut-être des renseignements plus précis. Nous pourrions faire un peu de recherche et vous donner certains renseignements qui pourraient vous aider pendant vos délibérations.

M. J. Moore (secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et Association des exportateurs canadiens): Monsieur le président, il y a des statistiques concernant les marchandises canadiennes qui sont expédiées par des ports américains, mais nous ne serons pas en mesure de déterminer quels pourcentages de ces marchandises sont expédiés en vertu de contrats confidentiels d'exclusivité limitée.

Les conférences vous feront peut-être remarquer qu'en vertu de la *U.S. Shipping Act* de 1984, les contrats d'exclusivité limitée ne peuvent être confidentiels. Cependant, vous devriez aussi savoir que la loi américaine régissant les expéditeurs américains utilisant des ports américains ne s'applique pas aux expéditeurs canadiens qui utilisent des conférences à l'extérieur des ports américains. C'est pourquoi nous pouvons avoir des contrats confidentiels d'exclusivité limitée en passant par les ports américains.

Le président suppléant (M. Redway): Comme vous le savez, monsieur Robichaud, M. Thacker nous a remis des documents concernant les conteneurs acheminés du Canada vers les États-Unis.

Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Merci, monsieur le président. Votre exposé m'a permis de mieux comprendre les difficultés dans ce domaine, notamment lorsque l'on pense aux coûts de plus en plus élevés qu'évoquent les transporteurs ou les conférences lorsqu'ils augmentent leurs frais; ils veulent le faire en 90 jours et bien sûr, vous voulez prolonger la période au cours de laquelle ils subiront des pertes de sorte que vous puissiez minimiser les vôtres. Ce problème n'en est-il pas un d'équilibre?

[Text]

You have indicated that most Canadian shippers are in fact bound 100% to conferences.

Mr. Hall: May I clarify that. If, for instance, you wished to ship across the North Atlantic by the North Atlantic conference—take the continental or the U.K. conference—they have a loyalty agreement which, if you sign, requires that you ship 100% of your business by that conference. They will not sign an agreement whereby you only ship 85%. You either sign or you do not sign. As I mentioned earlier, when the 1979 act was written it envisioned a balance that gave you the option and you could make a judgment decision based on good business judgment, of whether you wanted to commit or not. In 1983, when you had no alternative and you wanted to ship, you were bound to ship. Having signed the agreement, you are stuck with it. You have 90 days either way to get out. At some point in time you either get out or stay in. You are really dependent on the ebb and flow of non-conference.

Have I clarified the point? It is not necessarily stating that most shippers are bound by 100% of conferences. Some conferences do not require loyalty agreements at all.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Would you have an opinion on how significant the use of independents has been for Canadian shippers?

Mr. Hall: It would depend on the trade. Back in 1983 on the North Atlantic, as I stated earlier, there was very little option. Today, from approximately 5% of the carriage, we estimate that the non-conference lines now comprised may be as high as 40%. Some of the Eastern Bloc are now moving in. We contend—and this has been argued by the conferences, asking where do they stand on the Canadian shippers using Eastern Bloc carriers. We asked them who brought them in here. We told them the umbrella they held with their high rates in 1983 encouraged them to come in; if they had been realistic in their pricing and had been fair to the Canadian shipper, he would not be running around looking. As we have maintained, if the business is there, the carriers will come and find it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have not said very much in your presentation about independent action, which is the most anarchic element of the bill, anarchy perhaps being another way for a delightful state of competition from which shippers might benefit. Is there a reason for relative silence on that point or have you perhaps felt that in the variety of points you have made, you have in fact addressed this particular development?

[Translation]

Vous avez dit que la plupart des expéditeurs canadiens ont en fait une obligation de 100 p. 100 à l'égard des conférences.

M. Hall: Permettez-moi d'expliquer davantage. Si par exemple vous désirez expédier des marchandises par la conférence de l'Atlantique-Nord—la conférence continentale ou la conférence du Royaume-Uni—vous devez signer un accord d'exclusivité qui vous oblige à faire expédier 100 p. 100 de vos marchandises par cette conférence. Elles ne signeront pas d'accord par lequel vous n'expédieriez que 85 p. 100 de vos marchandises. Vous le signez ou vous ne le signez pas. Comme je l'ai dit plus tôt, la loi de 1979 a été rédigée afin de créer un équilibre vous donnant le choix de vous engager selon que vous jugez qu'il s'agit d'une bonne affaire ou non. En 1983, lorsque vous n'aviez pas de choix et que vous vouliez expédier des marchandises, vous étiez obligés de le faire. En ayant signé l'accord, vous êtes obligés de le respecter. Les deux parties ont 90 jours pour résilier le contrat. A un moment donné, vous devez le résilier ou le respecter. Vous êtes réellement tributaires de la situation des transporteurs qui ne sont pas membres des conférences.

Ai-je expliqué ce point? Il n'est pas nécessaire de dire que la plupart des expéditeurs sont liés par des contrats d'exclusivité à 100 p. 100. Certaines conférences n'exigent aucun accord d'exclusivité.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): A votre avis, les expéditeurs canadiens utilisent-ils souvent des transporteurs indépendants?

M. Hall: Cela dépend des cas. Comme je l'ai dit plus tôt, en 1983, dans l'Atlantique nord, on n'avait peu de choix. Les transporteurs indépendants acheminaient environ 5 p. 100 des marchandises. Aujourd'hui, nous évaluons à près de 40 p. 100 les marchandises transportées par les lignes maritimes indépendantes. Certains transporteurs du Bloc de l'Est essaient actuellement de s'accaparer une part du marché. Nous avons demandé aux conférences ce qu'elles pensaient des expéditeurs canadiens qui ont recours à des transporteurs du Bloc de l'Est. Nous leur avons demandé pourquoi ils venaient ici. Nous leur avons dit que leurs tarifs élevés en 1983 les avaient encouragés à venir ici; s'ils avaient établi leurs prix de façon réaliste et juste envers les expéditeurs canadiens, ces derniers n'essaieraient pas de trouver d'autres transporteurs. Comme nous l'avons dit, s'il y a des marchandises à transporter, les transporteurs viendront les chercher.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans votre exposé, vous n'avez pas beaucoup parlé des mesures distinctes, soit l'élément le plus anarchique du projet de loi, l'anarchie étant peut-être une autre façon de créer une sorte de concurrence dont les expéditeurs pourraient profiter. Y a-t-il une raison particulière pour laquelle vous n'avez relativement pas parlé de cette question ou estimez-vous que dans les diverses remarques que vous avez faites, vous avez en fait parlé de cette mesure particulière?

[Texte]

[Traduction]

• 1250

Mr. Hall: Yes. It was suggested we may have not emphasized it strongly because we anticipated less competition from carriers. We do not necessarily underscore it. We bring it out as one of the four major points we endorse. It is the second major point on page 3 of our presentation.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, it is there. There is not much discussion about it, but surely it is one of the most important changes being proposed in the bill.

Mr. Hall: We agree it is.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you foresee differences in the ability of members of your council to use independent action? I suppose I might be explicit and suggest the large buyers of carrier service would be more successful in achieving independent action.

Mr. Hall: There is no question it is possible. Large shippers will be the first to enjoy that privilege. However, I submit that small shippers will also be able to have the opportunity. Envision, if you will, a small shipper who may have a specific geographical or sectoral advantage to a carrier. Let us assume there is someone in Moncton who wants to ship to Birmingham. He can go to ACL who calls in at Halifax and drops off in Liverpool. That would be attractive business to them. The rest of the conference which flies out of Montreal or Saint John—most of them fly out of Montreal—going to Southampton or Felixstowe may not be interested in that particular business. This is attractive to one of the members who goes from Halifax to Liverpool. It would be an opportunity for him to sit down and negotiate a satisfactory, happy relationship for both parties in that particular mode.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That would be a service arrangement, would it not? Surely we are thinking of prices in independent action most significantly.

Mr. Hall: Ah, but this is a price proposition.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There would be a price. One of the concerns I have is that if the large shipper is successful in achieving independent action at a lower rate, there has to be compensation for it somewhere. One cannot plan to ruin the carriers. At the same time, we want to ensure Canadian manufacturers are able to export successfully. Is there not going to be a tendency to balance, to insist on the tariff with the small shipper? I was interested in the comments you had about the difficulties small shippers face.

Mr. Hall: Fundamentally the economics determine the size or the capacity of the carriers on the trade route. At present there is over-tonnaging. Let us get to grips with the North Atlantic.

M. Hall: Oui. On a laissé entendre que nous n'avions pas trop insisté sur ce point car nous avions prévu une concurrence moins vive des transporteurs. Nous ne soulignons pas nécessairement cette mesure. Nous en parlons comme l'un des quatre principaux éléments que nous approuvons. Il s'agit du deuxième point important à la page 3 de notre mémoire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, il est là. On n'en parle pas beaucoup, mais il constitue certainement l'un des changements les plus importants qui soit proposé dans ce projet de loi.

M. Hall: Vous avez raison.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Prévoyez-vous des différences dans la capacité des membres de votre Conseil à utiliser des mesures distinctes? Je pourrais être explicite et dire que les gros acheteurs de services de transports auraient davantage de succès sur le plan des mesures distinctes.

M. Hall: Il ne fait aucun doute que ce soit possible. Les gros expéditeurs seront les premiers à jouir de ce privilège. Cependant, je dirais que les petits expéditeurs seront également en mesure de le faire. Imaginez qu'un petit expéditeur ait un avantage géographique ou sectoriel précis par rapport au transporteur. Supposons que quelqu'un de Moncton veuille expédier vers Birmingham. Il peut s'adresser à l'ACL qui prend la marchandise à Halifax et l'achemine jusqu'à Liverpool. Ce serait une affaire intéressante pour l'ACL. Le reste des membres de la conférence qui transportent la marchandise par avion à partir de Montréal ou de Saint-John—la plupart le font à partir de Montréal—jusqu'à Southampton ou Felixstowe ne seraient peut-être pas intéressés. C'est intéressant pour l'un des membres qui va de Halifax à Liverpool. Cela lui donnerait l'occasion de négocier ainsi une entente à la satisfaction des deux parties.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mais il s'agirait d'un contrat d'exclusivité limitée, n'est-ce pas? Lorsque nous parlons de mesures distinctes, nous pensons surtout au prix.

M. Hall: Ah, mais il s'agit d'une proposition de prix.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il y aurait un prix. Ce qui m'inquiète, c'est que si le gros expéditeur réussit à obtenir une mesure distincte à un tarif moins élevé, il doit y avoir une certaine compensation quelque part. On ne peut pas planifier la ruine des transporteurs. En même temps, nous voulons garantir que les fabricants canadiens puissent exporter avec succès. N'y aurait-il pas une tendance visant à équilibrer, à insister sur le tarif auprès du petit expéditeur? J'ai trouvé bien intéressants vos commentaires au sujet des difficultés auxquelles les petits expéditeurs doivent faire face.

M. Hall: En principe, c'est l'économie qui détermine la dimension et la capacité des transporteurs. Actuellement, il y a une surcapacité de tonnage. Nous devons nous attaquer au problème du trajet de l'Atlantique nord.

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It opens possibilities.

Mr. Hall: Whose problem is this? It is the carrier's. It is just like an industrial plant that has over-capacity for the market. What do they do? They have to run around and find other markets for their goods, to fill up their capacity or shave their overhead. We suggest to the carriers and conferences that perhaps there is too much over-tonnaging and there are too many in the conference. We have seen these conferences reduce and attempting to reduce by arrangements. There is another arrangement coming between two more members of the North Atlantic conference. This is what they should have been doing some time ago to get the volume of their capacity in balance with the volume of the traffic moving. It is a problem the shipper has—how to continue to compete in the marketplace. We suggest that the carriers must face this problem and not try to hold rates artificially high to cover their costs just because they have too much capacity.

• 1255

Mr. Belsher: Did I hear you say that from the west coast, from Vancouver, there is really only one super conference or a large conference?

Mr. Hall: To Asia.

Mr. Belsher: It is also now swinging around through Panama as well.

Mr. Hall: It covers the west coast of North America—Canada and the United States. It covers the gulf ports and it covers the eastern United States and eastern Canada.

Mr. Belsher: How many conferences would be serving Halifax and Montreal? I think I heard you say in your presentation that it used to be about 95% single conference to the U.K., but now it is a little lower than that. Is there competition between conferences or not?

Mr. Hall: No, no, there is no competition between conferences as such, because a conference only plies between, say, eastern Canada and the U.K. There is one conference; there is no competitive conference on that run. There is a conference plying between eastern Canada and the Continent, but that is not in competition. They are in fact the same ships on a different arrangement.

Mr. Belsher: This paragraph you drew our attention to, 4(1)(c), talks about confidential service contracts. You see a possible starting of competitive rates creeping in then. You are not sure it goes far enough—

Mr. Hall: Within the conference. Our concern there is that the confidentiality intended by the drafters, in our opinion, is not transparent enough, is not clear enough.

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela ouvre des possibilités.

M. Hall: C'est le problème du transporteur. C'est la même chose qu'une usine qui a un surplus de capacité par rapport au marché. Que faut-il qu'elle fasse? Elle doit essayer de trouver d'autres marchés pour écouler ses marchandises, pour utiliser cette capacité ou réduire ses frais généraux. Nous disons aux transporteurs et aux conférences qu'il y a peut-être une surcapacité de tonnage et qu'il y en a trop dans la conférence. Nous avons vu ces conférences réduire et essayer de réduire cette surcapacité grâce à des accords. Un autre accord va bientôt être conclu entre deux autres membres de la conférence de l'Atlantique nord. C'est ce qu'ils auraient dû faire il y a quelque temps pour équilibrer le volume de leur capacité avec celui des marchandises qui sont transportées. C'est un problème auquel l'expéditeur doit faire face—comment maintenir sa compétitivité sur le marché. Nous disons que les transporteurs doivent s'attaquer à ce problème et non pas essayer de maintenir leurs tarifs artificiellement élevés pour couvrir leurs coûts tout simplement parce qu'ils ont une capacité excédentaire.

M. Belsher: Vous ai-je entendu dire que sur la côte Ouest, de Vancouver, il n'y a réellement qu'une seule super ou grande conférence?

M. Hall: Vers l'Asie.

M. Belsher: Elle passe maintenant également par Panama.

M. Hall: Elle dessert la côte Ouest de l'Amérique du Nord—le Canada et les États-Unis. Elle dessert les ports du golfe ainsi que ceux des États-Unis et du Canada.

M. Belsher: Combien de conférences desservent Halifax et Montréal? Dans votre exposé, vous avez dit je crois qu'une seule conférence détenait environ 95 p. 100 du marché vers la Grande-Bretagne, mais qu'elle en détient actuellement un peu moins. Y a-t-il concurrence ou non entre les conférences?

M. Hall: Non, il n'y a aucune concurrence entre les conférences comme telles, car une conférence ne navigue disons, qu'entre l'est du Canada et la Grande-Bretagne. Il n'y a qu'une seule conférence; il n'y a aucune concurrence sur ce trajet. Il y a une conférence qui fait le trajet entre l'est du Canada et le continent, mais elle n'est pas un concurrent. En fait, il s'agit des mêmes navires, mais de contrat différent.

M. Belsher: Le sous-alinéa 4(1)c) sur lequel vous avez attiré notre attention concerne les contrats confidentiels d'exclusivité limitée. Vous voyez la possibilité que des tarifs concurrentiels commencent à se glisser. Vous n'êtes pas certains si cela va assez loin. . .

M. Hall: A l'intérieur de la conférence. Nous craignons que le caractère confidentiel voulu par ceux qui ont rédigé le projet de loi ne soit pas suffisamment transparent,

[Texte]

That is our only point. We have been assured that it is protected.

Mr. Belsher: I then would encourage you to offer us some rewording on that.

Mr. Hall: We are yet to be convinced, let us put it that way.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Belsher. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, you are the government-designated group, I guess you would call yourself. My question is whether or not you are satisfied with the definition of "designated shipper group":

... an organization or association of shippers which the Minister of Transport designates as representing, in the opinion of the Minister of Transport, for the purposes of this Act, the interests of those shippers.

Are you satisfied that this gives you sufficient scope of authority you need? You hate like hell to keep going back and back to pieces of legislation; is there anything there that we should have looked at but have not, and which might strengthen your position, make your role in life a little bit easier?

Mr. Hall: We have made the suggestion in the past that the Canadian Shippers' Council, if you wish, be included in the legislation. However, more important than that are the terms of the bill itself, which would give the Canadian Shippers' Council some teeth when it is in the position of confrontation or discussion with the conferences. I brought up a couple of examples of where we did not have much in the way of ability to counter their actions.

Mr. Forrestall: Would there be some solution in a very close look by this committee at the dispute-resolution mechanisms implicit in the bill itself? In reviewing that would it give you—

• 1300

Mr. Hall: We would like to see those dispute-settlement provisions in Bill C-18 considered in Bill C-21. Arbitration, for instance, is not there in the present Bill C-21.

Mr. Forrestall: I am not sure the degree to which we want to get into rebuttal. You will appreciate the difficulty of it. At some point it becomes a matter of judgment.

Notwithstanding that, would you be prepared to give your more specific thoughts with respect to these two broad questions? First of all, we would like to see the definition. We would like to know whether, under dispute-resolution mechanisms, there might be something that would appeal to you.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Are you specifically talking about wording?

[Traduction]

suffisamment clair. C'est la seule chose qui nous inquiète. On nous a assurés que le caractère confidentiel était protégé.

M. Belsher: Je vous encourage donc alors à nous proposer un autre libellé.

M. Hall: Disons que nous n'en sommes pas encore convaincus.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Belsher. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Messieurs, vous faites partie du groupe désigné par le gouvernement, je suppose que c'est le nom que vous vous donnez. Je vous demande alors si vous êtes satisfaits de la définition du «groupe d'expéditeurs désigné»:

... organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.

Êtes-vous convaincus que cela vous donne suffisamment l'autorité dont vous avez besoin? Vous n'aimez certainement pas être toujours obligés de réviser les lois; y a-t-il quoi que ce soit que nous aurions dû envisager mais que nous n'avons pas envisagé et qui pourrait raffermir votre position, faciliter un peu votre rôle?

M. Hall: Dans le passé, nous avons proposé que le Conseil des expéditeurs canadiens soit inclus dans la loi. Cependant, il serait davantage important que le projet de loi lui-même donne au Conseil des expéditeurs canadiens un peu plus de pouvoirs lorsqu'il doit confronter les conférences ou discuter avec elles. J'ai donné quelques exemples de notre manque de capacité à nous opposer aux mesures qu'elles prennent.

M. Forrestall: Pourrait-on régler le problème si notre Comité étudiait attentivement les mécanismes de règlement des litiges qui sont implicites dans le projet de loi? Cela vous permettrait-il. . .

M. Hall: Nous aimerions que l'on envisage d'inclure dans le projet de loi C-21 les dispositions du projet de loi C-18 relativement au règlement des différends. L'arbitrage, par exemple, n'est pas prévu dans le projet de loi C-21 actuellement.

M. Forrestall: Je ne suis pas certain jusqu'à quel point nous voulons toucher à la question de réfutation. Vous en comprendrez la difficulté. À un certain point cela devient une question de jugement.

Seriez-vous quand même prêts à nous dire un peu plus précisément ce que vous pensez de ces deux questions générales? D'abord, nous aimerions voir la définition. Nous aimerions savoir quels mécanismes de règlement des litiges vous plairaient.

Le président suppléant (M. Redway): Parlez-vous précisément du libellé?

[Text]

Mr. Forrestall: It is one thing to talk about having trouble with something; it is another to find a definition or solution to the problem. We are very much concerned that we produce the best piece of legislation possible for all of us. One of the ways we do that is to have something specific from you. It gives us a place to start.

Mr. Hall: I would be glad to present something.

Mr. Thacker: I think we will hear some evidence that Canada should wait until the end of the five-year review of the U.S. act of 1984.

Mr. Hall: I do not think we can. After all, that takes us into 1989. We have already made the point that the present legislation is way overdue. It was in bad shape back in 1984, and this new legislation is essential. We further made the point about three years.

We also understand that with respect to the mid-term reviews being conducted of the U.S. Shipping Act, the majority of shippers in the United States are happy with it.

Mr. Craig S. Dickson (Chairman, Canadian Shippers' Council, Atlantic Provinces Liaison Committee, representing the Atlantic Provinces Transportation Commission): The president of one of the major carriers serving Canada, at a forum in the United States that was having a look at the U.S. Shipping Act, spoke very glowingly of service contracts, which he said allow his company to appropriately price their product. He also said he would like to see one change implemented in the U.S. act, and that would be to make service contracts confidential. So if we adopted Bill C-21 in Canada, we would be meeting his requirements for Canadian trade. We would be leading the world instead of following.

Mr. Thacker: In your evidence, Mr. Hall, you objected to the 30-day notice for increase and 14 days for surcharges, and you referred to the existing figures of 90 and 30 days. Is it your evidence that you would prefer it to stay at 90 and 30 days in those cases?

Mr. Hall: Yes.

Mr. Thacker: Your first point referred to the loyalty contracts. That is in subparagraph 4(1)(b)(iv). I am wondering if you feel that wording is sufficient; perhaps the contracts could say 98% instead of 100%.

Mr. Hall: We do feel it is adequate. I think we have discussed that point about putting a number in. Once you put a number in, everybody goes to the number. If you put 98%, they all want 98%.

[Translation]

M. Forrestall: C'est une chose de dire que nous avons un problème; c'est une autre chose de trouver une définition ou une solution au problème. Il est très important pour nous de produire le meilleur texte de loi possible. L'une des façons d'y arriver consiste à ce que vous nous donniez quelque chose de précis. Cela nous donne un point de départ.

M. Hall: Je serai heureux de présenter quelque chose.

M. Thacker: Je crois que nous allons entendre un témoignage portant que le Canada devrait attendre la fin de l'examen quinquennal de la loi américaine de 1984.

M. Hall: Je ne pense pas que nous puissions attendre. Après tout, cela nous amène jusqu'en 1989. Nous avons déjà dit que cette loi se fait attendre depuis longtemps. Elle était déjà mal en point en 1984, et cette nouvelle loi est donc essentielle.

En outre, nous croyons comprendre que selon les révisions du *U.S. Shipping Act* à mi-période du mandat, la majorité des expéditeurs américains en sont satisfaits.

M. Craig S. Dickson (président, Conseil des expéditeurs canadiens, Comité de liaison des provinces de l'Atlantique, représentant la Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Aux États-Unis, au cours d'une tribune pour examiner la *U.S. Shipping Act*, le président de l'un des principaux transporteurs desservant le Canada a parlé avec beaucoup d'enthousiasme des contrats d'exclusivité limitée, en disant qu'ils permettaient à sa compagnie d'établir le prix de ses produits de façon convenable. Il a ajouté qu'il aimerait qu'un changement soit apporté à la loi américaine afin de rendre confidentiels les contrats d'exclusivité limitée. Par conséquent, si nous adoptons le projet de loi C-21 au Canada, nous satisferions alors à ces exigences en matière de commerce canadien. Nous prendrions donc les devants plutôt que de suivre le reste du monde.

M. Thacker: Dans votre témoignage, monsieur Hall, vous vous opposez au préavis de 30 jours pour une augmentation et de 14 jours pour les majorations excessives du prix, et vous avez parlé des chiffres actuels de 90 et de 30 jours. Voulez-vous dire que vous préféreriez le maintien de 90 et de 30 jours dans ces cas?

M. Hall: Oui.

M. Thacker: Vous avez d'abord parlé des contrats d'exclusivité, au sous-alinéa 4(1)b(iv). Je me demande si vous trouvez que le libellé est suffisant; peut-être les contrats devraient-ils préciser 98 p. 100 plutôt que 100 p. 100.

M. Hall: À notre avis, le libellé convient. Je crois que nous avons déjà parlé de cette question d'ajouter un chiffre. Si vous ajoutez un chiffre, tout le monde veut ce chiffre. Si vous précisez 98 p. 100, ils voudront tous 98 p. 100.

[Texte]

[Traduction]

• 1305

Mr. Thacker: So you agree it is a compromise we can live with and see what happens.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Moore: We have levelled the same criticism with the bill.

Mr. Hall: You are quite right. Mr. Moore reminds me we did level this criticism of the bill but we really did not come up with a better alternative.

Mr. Moore: If anybody could find wording to accommodate the need, we would be very happy, but we are worried that some astute lawyer for a conference will come in with a 98% loyalty thing and therefore get around the wording in the proposed bill.

The Acting Chairman (Mr. Redway): I presume you feel this is a compromise you can live with in any event. Is this what you are saying? Unless somebody brilliant comes up with something else.

Mr. Moore: If somebody could assure us no astute lawyers would get around the intent of the wording on the patronage contract, we would be happy. We are a little nervous that some astute lawyer for a conference will ignore the intent. If you can make the intent of the legislators in the bill clearer, I would be very happy.

Mr. Hall: I think Mr. Moore has put his finger on the point. As everybody here is fully aware, all legislation is subject to intent and interpretation. With the best will in the world, you cannot draft everything into fix it absolutely. The interpretation of intent is up to the courts presumably.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much. Mr. Epp, we are back to you, sir, and I guess we are a little over time already.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There are important industries to be concerned about. One of the members of your council, I take it, has written you with a copy to the Chair of the committee and so on. Since I do not seem him on the list of witnesses, perhaps it would be legitimate to note the concern of the president of I.M.O. Foods Limited Canada about the danger that confidential contracts can only be of benefit to large volume shippers and that they do not belong in a conference system. He says specifically that acceptance of the introduction of confidential contracts between shippers and individual conference members cannot be accepted unless the law also prohibits rate or service discrimination.

This makes a point quite nicely—does it not?—that if some people achieve special rates, others can feel they have been discriminated against. The council has presumably given thought to how we might lessen such effect. Some of the legislation might attempt to prevent it.

M. Thacker: Vous convenez donc qu'il s'agit d'un compromis dont nous pouvons nous accommoder et que nous verrons ce qui arrivera.

M. Hall: Oui.

M. Moore: Nous avons fait la même critique en ce qui concerne le projet de loi.

M. Hall: Vous avez tout à fait raison. M. Moore me rappelle que nous avons fait cette critique au sujet du projet de loi, mais que nous n'avons pas réellement proposé de meilleure solution.

M. Moore: Si quelqu'un pouvait trouver le libellé qui conviendrait, nous serions très heureux, mais nous craignons qu'un avocat astucieux d'une conférence arrive avec une exclusivité de 98 p. 100 et par conséquent, contourne le libellé du projet de loi.

Le président suppléant (M. Redway): Je présume que c'est à votre avis un compromis dont vous pouvez vous accommoder. Est-ce bien cela que vous voulez dire? À moins que quelqu'un d'autre ait une idée brillante.

M. Moore: Si quelqu'un pouvait nous assurer qu'aucun avocat astucieux contournerait l'intention du libellé au sujet des contrats, nous serions heureux. Nous craignons cependant un peu qu'un avocat astucieux d'une conférence ne tienne pas compte de l'intention. Si vous pouviez faire en sorte que l'intention des législateurs soit plus claire dans le projet de loi, nous serions très heureux.

M. Hall: Je pense que M. Moore a mis le doigt sur la difficulté. Comme vous le savez tous, toute loi est sujette à interprétation. Malgré la meilleure volonté du monde, il n'est pas possible de rédiger une loi qui ne le soit pas. L'interprétation de l'intention d'une loi revient aux tribunaux.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup. Monsieur Epp, nous revenons à vous, monsieur, et je suppose que nous sommes déjà un peu en retard.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il y a lieu de s'inquiéter de certaines industries importantes. L'un des membres de votre Conseil vous a écrit et a fait parvenir une copie de cette lettre au président du Comité. Puisque je ne le vois pas sur la liste des témoins, il y aurait peut-être lieu de souligner l'inquiétude du président de I.M.O. Foods Limited Canada au sujet du danger que les contrats confidentiels ne profitent qu'aux gros expéditeurs et qu'ils ne font pas partie d'un système de conférence. Il ajoute qu'on ne peut accepter d'introduire des contrats confidentiels entre les expéditeurs et les membres individuels de conférences à moins que la loi interdise également la discrimination à l'égard des tarifs ou des services.

Cela montre assez bien—n'est-ce pas?—que si certaines personnes obtiennent des tarifs spéciaux, d'autres peuvent avoir l'impression qu'elles font l'objet de discrimination. Le Conseil a probablement réfléchi à une façon dont nous pourrions en atténuer les conséquences. Une partie de la loi pourrait essayer d'éviter une telle chose.

[Text]

Mr. Hall: If I might speak quickly on this, I then would like to refer this to Mr. Dickson, because this particular company lies in the jurisdiction of the Atlantic provinces.

As I said earlier, the council can only provide a consensus of opinion. We do get varying opinions on specific points, geographically and sectorally. Here is one. I suppose, being a democratic council, we have to take the majority position.

On this specific, I would like if I may to refer to Mr. Dickson because this is one of his constituencies.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, unless you have a tightly regulated situation, you always run the risk of having discrimination. I do not think anybody is suggesting we should have a tightly regulated ocean shipping industry because we realize the impracticalities of it.

It is an international operation. The ocean shipping industry serves many countries and no one country can dictate precisely what the right level should be with any great degree of success. The United States tried it and has backed away from it.

I can appreciate the concern of the particular company that has written you about the possibility of discrimination. But there are a number of things the letter does not take into consideration.

• 1310

First of all, under Bill C-21 the smaller shippers of the Atlantic provinces—and I will perhaps get very specific on this—may be able to convince the carriers to reduce the rate for them, which they could not do under the present structure because the members serving some other port, Montreal, for example, may be also carrying that product and in far greater volumes than they are carrying it for the small company in Yarmouth, Nova Scotia. If they reduced the rate in the tariff, then the large shipper would also see that rate reduction and go after the conference for a rate reduction. The conference would have a substantial loss of revenue.

However, under Bill C-21, they could say to the small shipper that if he has to have a better rate in order to market his product, they can then do it for him because they do not really have to extend it to the larger shipper, which is giving them a fair amount of revenue.

It also may give some help to that small shipper to use freight forwarded to shippers association, and if I may, the Atlantic Provinces Transportation Commission, an organization there, to assist them in negotiating with the carriers to get the rates that are necessary to get the business involved. They could use other trade associations, too.

[Translation]

M. Hall: J'aimerais que M. Dickson réponde à cette question, car cette société ressortit aux provinces de l'Atlantique.

Comme je l'ai dit plus tôt, le Conseil ne peut que donner un consensus d'opinions. Nous avons des points de vue divers sur certaines questions, des points de vue géographique et sectoriel. En voilà un. Je suppose qu'à titre de conseil démocratique, nous devons adopter la position de la majorité.

J'aimerais donc demander à M. Dickson de répondre à cette question, car cette compagnie se trouve dans l'un de ses secteurs de compétence.

M. Dickson: Monsieur le président, à moins qu'il s'agisse d'un domaine où il y a une réglementation stricte, vous courez toujours le risque d'avoir de la discrimination. Je ne pense pas que quiconque dise que notre industrie du transport maritime devrait être sévèrement réglementée, car nous savons tous que cette situation ne serait absolument pas pratique.

Il s'agit d'une opération internationale. L'industrie du transport maritime dessert de nombreux pays et aucun pays ne peut dicter avec succès quel devrait être exactement le bon niveau. Les États-Unis ont essayé de le faire mais ils ont finalement abandonné.

Je peux comprendre l'inquiétude de cette société qui vous a écrit au sujet de la possibilité de discrimination. Mais il y a certaines choses qui ne sont pas prises en compte dans cette lettre.

D'abord, en vertu du projet de loi C-21, les plus petits expéditeurs des provinces de l'Atlantique—et je serai peut-être très précis à ce sujet—peuvent être en mesure de convaincre les transporteurs de réduire le tarif pour eux, ce qu'ils ne pourraient pas faire selon la structure actuelle car les membres qui desservent d'autres ports, Montréal, par exemple, pourraient peut-être transporter des volumes beaucoup plus importants de ce produit qu'ils ne le font pour la petite société de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. S'ils réduisent le taux de fret du tarif, alors le gros expéditeur voudrait également avoir cette réduction et essaierait de l'obtenir de la conférence. La conférence aurait par conséquent une perte importante de revenus.

Or, en vertu du projet de loi C-21, ils ne pourraient dire au petit expéditeur que s'il doit obtenir un meilleur tarif pour être en mesure de vendre son produit sur le marché, ils peuvent le faire pour lui car ils ne sont pas réellement obligés d'offrir le même tarif au plus gros expéditeur, ce qui leur donne un revenu assez important.

Cela pourrait en outre aider le petit expéditeur à utiliser de la marchandise acheminée à l'Association des expéditeurs, par exemple la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, pour les aider à négocier avec les transporteurs pour obtenir les tarifs leur permettant de faire des affaires. Ils pourraient utiliser d'autres associations commerciales aussi.

[Texte]

Bill C-21, from our perspective in the Atlantic provinces, will also provide for the smaller Atlantic provinces shipper some opportunity to compete with shippers elsewhere in Canada—central Canada, primarily—who are now able to use the U.S. ports and get confidential rates or better rates than the conference is able to provide. Our shippers are a little too far away by surface routes to get around to the U.S. ports, so we do not have that opportunity.

Although I share the gentleman's concern, I think there are some compensating things in the bill that may be able to meet some of his concerns.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): These reflect hopes in the Atlantic provinces, I take it. I am tempted to ask the largest question of all about the council. How much success do you actually have? There is a good deal of frustration; there are references to monopolistic pricing and so on and so forth.

Is it an ongoing frustration with operators based in other countries, organized in conferences on the oceans with bases in various points? Do you have any success in negotiating with them at all? Is there a competitive power to be enhanced?

Mr. Hall: If I may respond, Mr. Chairman, I would like to go back to August of 1983, which is the most serious challenge that this council has faced—and I think with which the Canadian exporters were faced—on the major trade route across the Atlantic, when the proposal was to raise freight rates 24%.

The council initiated a major attack on the conferences at that time and were able to get enough shipper strength behind us so they did in fact roll back about 50% or more of that price hike.

The estimate of the director of Canadian Importers Association on the council of that time was, believe it or not, \$100 million over 10 years of freight savings on imports. We have had significant success on some major issues.

However, I will admit that under present-day circumstances, as the over-tonnaging continues to rise and as the conferences continue to get attacked by non-conference competition, the pressures and the attitudes, and, as I have referred around the world, the antagonism, if you wish, between shippers and conferences is getting more intense.

Yes, we do have opportunities for success. We have had some opportunities for success, but without adequate back-up legislation, those opportunities can be diminished.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I noted your proposal for, say, a three-year time on this—

The Acting Chairman (Mr. Redway): I see, Mr. Epp, that we are about to lose some other members. I understand that the council has kindly offered to come

[Traduction]

A notre avis, le projet de loi C-21 permettrait également au petit expéditeur des provinces de l'Atlantique de faire concurrence aux expéditeurs ailleurs au Canada—dans le centre du Canada surtout—qui sont maintenant en mesure d'utiliser les ports américains et d'obtenir des tarifs confidentiels ou de meilleurs tarifs que ceux offerts par la conférence. Comme nos expéditeurs se trouvent un peu trop loin des ports américains, nous n'avons donc pas cette possibilité.

Bien que je partage la préoccupation du président de cette société, je crois que le projet de loi comporte certains éléments qui pourront peut-être apaiser ses inquiétudes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si j'ai bien compris, cela reflète les espoirs dans les provinces de l'Atlantique. Je serais tenté de poser la plus grande question au sujet du Conseil. Quel succès avez-vous réellement? Il y a pas mal de frustration; on parle de prix monopolistiques, etc.

Le fait que les exploitants se trouvent dans d'autres pays, organisés en conférences sur les océans qui fonctionnent à partir de divers points, est-il une frustration permanente? Réussissez-vous à négocier avec eux? Y a-t-il un pouvoir concurrentiel qui peut être amélioré?

M. Hall: Si je peux répondre, monsieur le président, j'aimerais revenir au mois d'août 1983, où notre Conseil et les exportateurs canadiens ont dû faire face au plus grand défi concernant le trajet commercial le plus important sur l'Atlantique, lorsque l'on a proposé une augmentation de 24 p. 100 des tarifs-marchandises.

Le Conseil a alors pris l'initiative de lancer une attaque importante pour s'opposer aux conférences et a réussi à obtenir l'appui des expéditeurs de sorte qu'il a pu réduire cette augmentation d'environ 50 p. 100 ou plus.

Le directeur de l'Association des importateurs canadiens avait alors évalué les économies réalisées sur le transport des importations à, croyez-le ou non, 100 millions de dollars sur une période de 10 ans. Nous avons eu pas mal de succès en ce qui concerne certaines questions importantes.

Cependant, je dois admettre que dans les circonstances actuelles, à mesure que la capacité excédentaire de tonnage continuera à augmenter et que les conférences devront de plus en plus faire face à la concurrence des transporteurs indépendants, les pressions et les attitudes et, l'antagonisme, si vous voulez, entre les expéditeurs et les conférences deviendront de plus en plus intenses.

Oui, nous avons des possibilités de succès. Nous avons eu certaines possibilités de succès, mais sans des mesures législatives pour nous appuyer, ces possibilités sont réduites.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'ai remarqué votre proposition pour, disons, une période de trois ans sur ce. . .

Le président suppléant (M. Redway): Je vois, monsieur Epp, que nous allons perdre d'autres membres. Je crois que le Conseil a gentiment offert de revenir à une autre

[Text]

back on another occasion. Unless you feel very insistent, I think we should be wrapping things up almost immediately.

• 1315

Mr. Hall: Mr. Chairman, I think Mr. Epp referred to a document from an individual shipper to the council. I wonder if that document and the reply of the council to the document is in the official records of the committee. If not, may I suggest it be?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think the clerk circulated the letter to the council to all of us. The council's response is not attached to it. I am assuming the clerk had that.

The Clerk of the Committee: We have received nothing from the council.

Mr. Hall: We would be pleased to submit our response to the individual for the record.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much for your presentation, Mr. Hall and your colleagues. We will consider seriously your kind offer to come back and respond to some of the other comments we receive from carriers from time to time.

The meeting is adjourned.

[Translation]

occasion. A moins que vous insistiez, je crois que nous devrions mettre fin à cette séance presque immédiatement.

M. Hall: Monsieur le président, je crois que M. Epp a parlé d'un document envoyé au Conseil par un expéditeur individuel. Je me demande si ce document et la réponse du Conseil au document se trouvent au compte rendu officiel du Comité. S'ils ne le sont pas, puis-je suggérer qu'ils le soient?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je crois que le greffier a fait circuler la lettre au Conseil à chacun de nous. La réponse du Conseil n'est pas jointe à cette lettre. Je suppose que le greffier l'avait.

Le greffier du Comité: Nous n'avons rien reçu du Conseil.

M. Hall: Nous serions heureux de vous faire parvenir notre réponse à cette personne pour votre compte rendu officiel.

Le président suppléant (M. Redway): Je remercie M. Hall et ses collègues de leur présentation. Nous allons étudier attentivement votre proposition de revenir pour répondre à certains autres commentaires que nous recevons des transporteurs de temps à autre.

La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1539

The Acting Chairman (Mr. Redway): I wonder if we could get organized to get under way. As I indicated this morning, I would like to try to start as promptly as possible. Bearing in mind that we have allocated 45 minutes to each witness or group of witnesses, I think it is only fair to them.

• 1540

Professor Gunnar Sletmo, we are pleased to welcome you here this afternoon. Perhaps you would like to give us your presentation, sir.

M. Gunnar Sletmo (professeur à l'École des hautes études commerciales de Montréal): *Thank you very much, Mr. Chairman, honorable members.* Mesdames et messieurs, si vous me le permettez, je ferai ma présentation en anglais, mais si vous désirez me poser des questions en français, je serai très heureux d'y répondre en français.

I am a professor of marketing at *Ecole des hautes études commerciales de Montréal* and I also teach international economics. I have worked in the area of international transportation for about 25 years, 10 of those years in Canada. During that time, I have had occasion to work with Transport Canada and I have also served as chairman of a federal task force on deep sea shipping appointed by the Minister of Transport.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président suppléant (M. Redway): Pourrions-nous essayer de nous organiser pour ouvrir la séance? Comme je l'ai dit ce matin, j'aimerais commencer à l'heure précise, dans toute la mesure du possible. Sachant que nous n'avons alloué que 45 minutes à chaque témoin ou groupe de témoins, ce n'est que justice à leur endroit.

Professeur Gunnar Sletmo, nous vous souhaitons la bienvenue à notre Comité. Si vous voulez nous faire votre présentation, nous vous écoutons, monsieur.

Mr. Gunnar Sletmo (Professor, École des hautes études commerciales de Montréal): *Merci, monsieur le président et membres du comité.* Ladies and gentlemen, I will make my presentation in English, if I may, but if you wish to ask me questions in French, I will be happy to answer them in French, also.

Je suis professeur de marketing à l'École des hautes études commerciales de Montréal et j'enseigne également l'économie internationale. J'ai travaillé dans le secteur du transport international pendant près de 25 ans, dont dix au Canada. Pendant tout ce temps, j'ai eu l'occasion de travailler pour le ministère des Transports et j'ai également présidé un groupe de travail fédéral sur le transport maritime hauturier, constitué par le ministre des Transports.

[Texte]

I have been asked by conferences to make this presentation, but I would like to emphasize that when I accepted that it was because of my genuine interest in the subject. I do not work for the conferences. I am an academic and the views I present here are not views that are new. Those of you who are familiar with my writings will know that I have held these views for a long time, some of them expressed in a major book on liner shipping published in 1981, in various articles and in government reports.

I think one of the more interesting problems we are facing in this debate surrounding conferences is our tendency sometimes to make it black or white. Conferences are seen by some as good and by some as bad. I do not think that is necessarily the best way of looking at the question. I think the fundamental question, as in many other sectors of the economy, is how much competition is good competition? This is a question of workable competition. We know this from many markets that have special characteristics. We find it in agriculture, we find it in manufacturing, and we find it, perhaps more than in most other industries, in the case of common carriage in transportation. Common carriage is a form of transportation that should assure all shippers equal access to services. I think the real question is to what extent conferences contribute towards the efficient operation of such services.

The first point I think I would like to make on this question is that even if it were possible to somehow remove conferences altogether we would not remove the type of problem we are talking about. The reason for that is that this is a particular market with a particular technology. That means that in the absence of any form of agreement, we would face an unstable oligopoly. One aspect of this is the fact that the size of any modern vessel is such that any given vessel will have an impact on the trade.

• 1545

To make a very simple analogy, if we take a bus service to some isolated rural community, you may have one bus operating once a day. If you now bring in a second bus company, there clearly is going to be a problem of how these two companies will share whatever traffic there is. Liner companies with modern container vessels are analogous in the sense that in a given trade you may find 10 to 15 vessels. In the absence of conferences, this would mean, let us say, 5, 6 or 7 companies. They are offering a fairly standard kind of service, almost a commodity, which means that what one company does will influence the other company.

To me this is the main reason why companies operating such services have been allowed to form conferences exempted from the Competition Act. Combined with this substantial size of the transport vehicle relative to the size

[Traduction]

Les conférences m'ont demandé de faire cette intervention, mais je souligne que c'est l'intérêt sincère que je porte à cette question qui m'a incité à accéder à leur requête. Je ne travaille pas pour les conférences. Je suis un universitaire et les idées que je vais exposer ici ne sont pas nouvelles. Ceux d'entre vous qui connaissent mes écrits savent que je les professe depuis très longtemps. J'en ai exposé certaines dans un ouvrage majeur sur le transport océanique publié en 1981, ainsi que dans divers articles et rapports gouvernementaux.

Je pense que l'un des problèmes les plus intéressants auxquels nous nous heurtons dans ce débat réside dans la tendance à percevoir les conférences de façon manichéenne. Certains les jugent mauvaises, d'autres y voient une bonne chose. Je ne pense pas que ce soit nécessairement la meilleure façon d'aborder la question. La question fondamentale à laquelle il faut répondre, dans ce secteur comme dans d'autres, c'est quelle est la juste mesure de la concurrence. Quelle est la dose de concurrence appropriée, dans la pratique? La même question se pose dans des secteurs qui ont des caractéristiques particulières, comme il en existe dans l'agriculture, dans l'industrie de transformation. C'est plus particulièrement vrai dans le transport commun des marchandises. Le transport commun est une forme de transport qui devrait assurer à tous les expéditeurs un accès égal aux services. La véritable question à trancher est celle de savoir dans quelle mesure les conférences contribuent à la prestation efficace de ces services.

Le premier élément que je voudrais faire ressortir, c'est que, même s'il était possible de supprimer entièrement les conférences, cela ne ferait pas disparaître le problème dont nous parlons. La raison en est qu'il s'agit là d'un marché particulier, qui met en oeuvre une technologie particulière. Cela signifie qu'en l'absence de toute forme d'entente, nous nous trouverions en présence d'un oligopole instable. En effet, les navires modernes sont tellement gros que la présence ou la disparition de l'un d'entre eux suffit à influencer le marché.

Si je puis employer une analogie très simple, pour desservir une localité rurale isolée, il peut suffire d'un seul autobus par jour. Si une deuxième entreprise d'autobus se présentait, il s'agirait de savoir comment ces deux compagnies se partageraient le trafic qui peut exister. Les compagnies maritimes, exploitant des porte-conteneurs modernes, sont un peu dans la même situation, dans la mesure où 10 à 15 navires peuvent se trouver en service sur une ligne donnée. En l'absence de conférences, cela signifierait que cinq, six ou sept compagnies se livreraient concurrence sur ce trajet. Elles offrent toutes un service de base à peu près identique, si bien que tout ce que fait une compagnie influence nécessairement les autres.

À mon sens, cela est la principale raison pour laquelle les compagnies exploitant de tels services ont été autorisées à former des conférences exemptées de la Loi sur la concurrence. Étant donné la taille importante des

[Text]

of the market, we find high fixed costs and relatively low marginal costs. You combine these two elements and we have a recipe for unstable markets, predatory pricing and so on in the absence of some rational understanding between the participants in the market.

There is another aspect I think is very important to bear in mind when we look at the conference situation. Since containers came into existence in the maritime trades in the late 1960s, we have seen a substantial increase in competition in these markets.

Before containers, many ports had a sort of natural hinterland. The Port of Montreal was free to the Montreal region maybe with some transshipment. The Port of Montreal could reasonably define and market. The same would be true of any other port.

With containers and intermodalism, very much like telephone messages or messenger services, the freight can go out through any number of ports. In this sense today Montreal is in a very real competition with ports such as New York, Boston, Baltimore and Norfolk, and similar situations exist on the west coast.

We find that shippers in the midwest have a very large number of alternative ways of shipping, which means technology itself has substantially reduced whatever control conferences may have had over market range.

In my executive summary on pages 4 and 5, I have made a list of factors that act to constrain the market power of conferences. Some of these are old factors that have existed for a long time. The one on page 4 also existed before containers.

One thing we should not forget is that even when there is a conference it does not preclude competition between the members of the conference. There is always the competition from outside, from the independents and from the non-conference line. There is the actual competition and there is the potential competition.

Shippers often have the option of switching from one market to another and of buying from different markets. We find this happens more and more. In this sense, if transportation costs go up in one region, the companies involved may simply switch markets or sources, maybe not in the immediate future but over time.

The competition from tramp vessels is very real, particularly in any of the commodities Canada exports. There is the bargaining strength of shippers we should not ignore. Large shippers particularly have substantial leverage over conferences. They have the manpower, they have the resources, and they have the information systems

[Translation]

véhicules de transport par rapport au volume de trafic, on constate que les frais fixes sont élevés et les marges bénéficiaires relativement faibles. Combinez ces deux éléments, et vous réunissez toutes les conditions propices à l'instabilité du marché, à la concurrence sauvage et à l'absence de toute entente rationnelle entre les parties prenantes à ce marché.

Il est un autre aspect des conférences qui me paraît très important. Depuis l'arrivée des conteneurs dans les transports maritimes vers la fin des années 60, la concurrence s'est très sensiblement intensifiée.

Auparavant, chaque port avait une sorte d'arrière-pays naturel qu'il desservait. L'activité du port de Montréal se limitait à desservir la région, avec très peu de marchandises en transit en provenance ou à destination d'autres régions. On pouvait donc raisonnablement définir le marché du port de Montréal et adopter une stratégie commerciale en conséquence. Il en était de même dans tous les autres ports.

Avec les conteneurs et le transport intermodal, il est possible de faire transiter le fret par toute une série de ports, un peu comme les messages téléphoniques peuvent être acheminés par diverses lignes. De ce fait, Montréal est aujourd'hui directement affronté à des ports comme New York, Boston, Baltimore et Norfolk, et la même situation se rencontre sur la côte ouest.

De ce fait, les expéditeurs du Midwest ont le choix entre un très grand nombre d'options de transport, ce qui signifie que la technologie a considérablement réduit la maîtrise que les conférences pouvaient exercer sur la taille de leur marché.

Dans mon sommaire, aux pages 4 et 5, j'ai dressé une liste des facteurs qui ont pour effet de limiter la maîtrise du marché des conférences. Certains sont des facteurs anciens. Celui de la page 4 se faisait déjà sentir avant l'arrivée des conteneurs.

Il ne faut pas oublier que la concurrence règne même entre les compagnies membres d'une conférence. Il y a toujours la concurrence externe, livrée par les compagnies indépendantes et celles n'appartenant à aucune conférence. Il faut distinguer entre la concurrence effective et la concurrence potentielle.

Les expéditeurs ont toujours la possibilité de passer d'un marché, d'un service de transport à l'autre, de faire emprunter à leurs marchandises des parcours différents. Ils le font de plus en plus fréquemment. En ce sens, si les frais de transport augmentent dans une région, les compagnies concernées peuvent tout simplement changer de fournisseur ou de port, peut-être pas de façon immédiate, mais après un certain temps.

La concurrence livrée par les navires ne desservant pas de lignes régulières est très réelle, particulièrement pour les denrées de base que le Canada exporte. Il ne faut pas ignorer non plus que les expéditeurs sont en mesure de peser d'un très grand poids dans les négociations. Les gros expéditeurs, particulièrement, disposent de moyens de

[Texte]

that allow them to choose over a wide range of transportation options. Government regulation or intervention is also a factor. But I think the most important constraining factor has been market conditions.

• 1550

On page 5 I mention some factors that may seem esoteric at first but I think are quite real. One is air freight. Air freight is miniscule in volume, but in value may take perhaps 20%—in some cases 30% or 35%—of the country's exports. That is high-paying cargo and it can really hit the liner services, in some instances quite significantly.

At the other end of the scale we have what have been called near-bulk cargos, cargos that conventionally have been shipped by air conferences or liner vessels but where the volume is large enough that a shipper can go out and charter his own tonnage. Automobiles are one example, chemicals another, wood products, and so on.

In fact the sheer success of ocean transport has depended upon the increasing volume of many commodities that has allowed more efficient mass or bulk transportation. In the trades that operate very well, there will always be a certain amount of this cargo that will tend to drift into dedicated systems. Again it is the large shipper that can particularly do that.

I have already mentioned the effective containerization and the fact that it gives us multimodal routing possibilities, things such as shipments from the mid-west that can go out in any number of directions—east, west, or south. Of course related to one of the previous points is that Canadian conferences face competition from systems in the United States and independents.

All told, I then think it is realistic to conclude that conferences are substantially weaker in their markets than they were in the past. This raises a question as to whether it is advisable to add further constraints to compound the ones introduced by the market itself.

Taking into consideration the characteristics of the liner industry, taking into consideration the changing markets towards greater competition, I personally feel that the bill as it now stands would not be in the best interests of Canada. I knowingly say "in Canada's best interests". I think it is fundamental to look at the Canadian perspective and not just whether this is good for shippers, whether it is good for liner operators.

There are several reasons I think Bill C-21 represents a problem. However, before I go into that, if I may, I would

[Traduction]

pression très importants sur les conférences. Ils possèdent des experts, les ressources et les systèmes d'information qui leur permettent de choisir entre une très vaste gamme d'options de transport. La réglementation ou l'intervention gouvernementale joue également un rôle. Le principal facteur déterminant reste cependant la situation du marché.

A la page 5, je mentionne quelques facteurs qui peuvent paraître ésotériques à première vue, mais qui sont néanmoins réels, à mon avis. Le premier est le fret aérien. Celui-ci ne représente qu'un volume minuscule, mais, en valeur, il accapare peut-être 20 p. 100—dans certains cas, même 30 ou 35 p. 100—des exportations du pays. Il s'agit de marchandises dont le transport est très rémunérateur, si bien que les compagnies de navigation sont parfois durement touchées par cette concurrence.

A l'opposé de l'éventail des marchandises, on trouve ce que l'on appelle le fret de quasi-vrac, c'est-à-dire des marchandises traditionnellement transportées par les conférences ou les navires de ligne, mais qui se présentent en volumes suffisamment importants pour que les expéditeurs puissent affréter eux-mêmes des navires pour les transporter. Les automobiles, les produits chimiques, les produits du bois en sont des exemples.

En fait, l'expansion du transport maritime est due essentiellement au volume croissant d'un grand nombre de produits, qui permet un transport de masse ou en vrac efficace. Sur les parcours bien desservis, un certain volume de ce fret sera toujours transporté par des navires ou des compagnies spécialisées. Encore une fois, ce sont les gros expéditeurs qui peuvent dicter leurs conditions à cet égard.

J'ai déjà mentionné la généralisation des conteneurs et le fait que ceux-ci permettent un transport multimodal, si bien que le fret du Midwest peut emprunter toutes sortes de parcours, transitant par des ports dans l'Est, l'Ouest ou le Sud. En outre, les conférences canadiennes doivent subir la concurrence de conférences américaines et de compagnies indépendantes.

Au total, je pense que l'on peut conclure sans risque que les conférences sont beaucoup plus vulnérables sur le marché aujourd'hui que par le passé. Il faut donc se demander s'il est bien souhaitable de leur imposer des contraintes supplémentaires, s'ajoutant à celles du marché lui-même.

Si l'on prend en considération les caractéristiques des services de ligne, l'évolution du marché dans le sens du renforcement de la concurrence, j'estime que le projet de loi, dans sa forme actuelle, n'est pas dans l'intérêt du Canada. J'évoque sciemment «l'intérêt du Canada», car je considère essentiel de se placer dans une perspective canadienne et de ne pas seulement se demander si cette mesure est bonne pour les expéditeurs ou pour les compagnies de ligne régulière.

Le projet de loi C-21 pose un problème, pour plusieurs raisons. Avant de les passer en revue, je veux mentionner

[Text]

like to mention one aspect that may seem less important to the experts around this table, but as someone from the outside I find it regrettable that the bill is so difficult to read.

I find it very difficult to read. I have discussed it with colleagues and I think one might say it is not a big problem, there are many lawyers who can do that. I think it is important because a bill also transmits abroad an image of what Canada is and what our viewpoints are, and I would feel happier if the proposal before us was more understandable to the non-specialist in this area.

Now I will go into the reasons I am concerned about the bill. I think it would alienate us from our trade partners, our overseas trade partners as opposed to the United States. Liner traffic is our main mode of transport to deal with our trade partners in other parts of the world. Those are countries that depend even more than we do on liner services and conferences, and they all support the conference notion.

I therefore think our number one concern in some ways, in terms of the coherence, the compatibility of our legislation, should be to make certain that our legislation is consistent with that of our trade partners. We should make sure they understand our reasons for wording our act in whichever way is finally decided.

• 1555

I am convinced this bill represents a major threat to our ports. For years we have had a regulatory environment in Canada for liner operations that has been deemed efficient, operational and practical by liner companies. It has often been seen as superior to that available in the United States.

With this bill, which purports to be modelled on the U.S. legislation but goes considerably beyond it, I think we will find a situation where our legislative environment is negative and will place us at a disadvantage relative to that of the United States.

In that context it is very important to remember that all our ports for container traffic face competition from the United States, actual or potential. United States ports would have the capacity to absorb our entire traffic. I am not saying all our traffic will disappear, but I am saying that the possibility of diversion is very real. We have seen it in the Canadian west.

Today we have a substantial amount of U.S. traffic, particularly through the port of Montreal. That traffic is very vulnerable to any changes of this kind. It is by no means captive; it is exceedingly footloose.

I also hold the opinion that in its present wording this is a big-shipper bill. It does very little, if anything, for the small and medium-sized company. It is worded in such a

[Translation]

un aspect qui ne paraît peut-être pas très important aux experts réunis autour de cette table, mais à mes yeux, il est regrettable que le projet de loi soit si ardu à comprendre.

Je trouve sa lecture très difficile. J'en ai parlé avec des collègues, et l'on pourra me rétorquer que ce n'est pas un gros problème, que les avocats sont là pour cela. Néanmoins, je pense que c'est un aspect important, car un projet de loi projette également une image du Canada à l'étranger, de notre façon de voir les choses, et je préférerais de loin que ce texte soit plus facilement compréhensible par les profanes.

Je vais maintenant passer en revue les raisons qui motivent mon opposition au projet de loi. Je pense qu'il nous aliénerait nos partenaires commerciaux, nos partenaires commerciaux outre-mer, par opposition à ceux des États-Unis. Le transport par navires de ligne régulière constitue le principal moyen d'acheminer les marchandises que nous échangeons avec nos partenaires commerciaux dans le reste du monde. Ce sont des pays qui dépendent encore davantage que nous des services de ligne et des conférences maritimes, et tous sont en faveur du principe des conférences.

Il s'agit donc avant tout, à mon sens, d'assurer la cohérence, la compatibilité de notre législation avec celle de nos partenaires commerciaux. Nous devons nous assurer qu'ils comprennent les motifs du libellé qui sera finalement retenu.

Je suis convaincu que ce projet de loi serait très préjudiciable à nos ports. Pendant des années, nous avons eu au Canada une réglementation des services de ligne qui était jugée efficace, opérationnelle et pratique aux yeux des compagnies maritimes. Elle a souvent été qualifiée de supérieure à la réglementation américaine.

Avec ce projet de loi censément inspiré de la législation américaine, mais qui va beaucoup plus loin que cette dernière, nous aurons un environnement législatif négatif qui nous désavantagera par rapport aux États-Unis.

En effet, il ne faut pas oublier que tous les ports américains sont ou peuvent devenir nos concurrents pour le trafic des conteneurs. Les ports américains auraient la capacité d'absorber la totalité de notre trafic. Je ne dis pas que nous perdrons tout notre fret, mais la possibilité d'un détournement est très réel. Nous l'avons déjà constaté sur la côte ouest du Canada.

Aujourd'hui, une proportion considérable du trafic américain transite dans nos ports, et particulièrement par celui de Montréal. Ce trafic est très vulnérable à toute modification de cette sorte. Ce n'est pas un marché captif, très loin de là.

Je considère également que dans sa forme actuelle, ce projet de loi favorise les gros expéditeurs et n'apporte que très peu aux entreprises petites et moyennes. Il est libellé

[Texte]

way that it will allow deep discounting for large shippers, which will tend to be much less available for the smaller shipper who does not have the resources to pursue such possibilities, the traffic volume to get it nor the service contracts and all that goes with them. They will have for a fact to lower the revenues that accrue to liner companies who are members of conferences and probably of the entire system.

It does not reduce the costs of these companies and they will therefore have to recover the lost revenues elsewhere. This is a problem that many of us have observed when standing in a hotel checking in and paying \$120 or whatever it is for a standard room. It upsets me, although I can understand it, that next to me is a fellow with the right credit card who pays half as much for a suite.

It is the kind of thing you find if you are a regular user with Air Canada. You get your discount after the fact and you can go to Singapore for a week or two. That is all very well, but that kind of arrangement is not available to the occasional traveller. I also feel this bill would not provide the same kind of opportunities for the small shipper.

The bill attempts to remedy a number of perceived ills or potential ills. I say potential or perceived ills because to my knowledge no serious complaints have really been made against our system. I find this interesting. We know that in the United States there have been many protests in the past against their liner situation.

When I served as chairman of the task force I had the privilege of meeting a good many shippers across Canada. We discussed the question of whether there are presently or were, two years ago, adequate shipping services available in Canada. I was always told that Canada has one of the best services for all kinds of operations and that we do not want to change it. I have not seen anything that really contradicts that.

• 1600

In this attempt to remedy such purported ills, the bill introduces not one measure but a series of them. I can mention some, such as the service contract with independent action, mandatory independent action, confidentiality, limits on loyalty, and do not forget the sunset clause. Any one of those measures would considerably weaken what I consider is already a weak institution. The cumulative effect of doing all these things is at best unpredictable, but most certainly it would be destabilizing and would be very possibly like mixed medication. It would not cure whatever disease one might pretend to find. It might actually kill the patient.

There is an accumulation of provisions which I see as more than an erosion of the conference institution. I see it as the beginning of the end of conferences. If we were on some isolated island, such as Australia, perhaps one could theoretically attempt an experience like this. Here, we are in a country of linear shape. Across the border there are

[Traduction]

de telle façon qu'il permet des rabais de tarif importants aux profits des gros expéditeurs, rabais dont ne pourront profiter les petits expéditeurs qui n'ont pas les ressources voulues pour exploiter toutes les possibilités ni le volume de fret leur permettant de dicter leurs conditions. Ce projet de loi aura également pour effet de diminuer les recettes des lignes maritimes membres de conférences et, sans doute, de la totalité des transporteurs maritimes.

Par contre, leurs frais d'exploitation ne diminueront pas, et elles vont donc devoir compenser par ailleurs leur manque à gagner. C'est un problème que nous avons tous pu constater lorsque nous passons à la caisse d'un hôtel et que nous devons payer 120\$ pour une chambre d'hôtel ordinaire et que nous voyons un autre client, possédant la bonne carte de crédit, ne payer que la moitié de ce tarif pour une suite. Cela me fâche, mais je peux comprendre.

C'est la même chose si vous êtes un usager d'Air Canada. On vous consent un rabais après coup, qui vous permet d'aller passer une semaine ou deux à Singapour. Tout cela est bien beau, mais le voyageur ordinaire ne reçoit pas tous ces avantages. Je pense que ce projet de loi pénalisera de la même façon les petits expéditeurs.

Cette mesure vise à remédier à un certain nombre de maux apparents ou potentiels. Je dis «apparents ou potentiels», car, à ma connaissance, nul n'a exprimé de véritables doléances contre notre système. Je trouve cela intéressant. Aux États-Unis, au contraire, maintes protestations avaient été élevées contre la réglementation des compagnies de ligne régulière.

Lorsque je présidais le groupe de travail, j'ai eu l'occasion de rencontrer un bon nombre d'expéditeurs partout au Canada. Je leur demandais s'ils considéraient que les services de transport à l'époque, c'est-à-dire il y a deux ans, leur paraissaient adéquats au Canada. Tous me répondaient que le Canada était l'un des pays les mieux desservis, à tous les égards, et qu'ils ne souhaitaient pas de changement. Je n'ai rien vu qui contredise cet avis.

Dans cette tentative de remédier à de prétendus maux, le projet de loi introduit non pas une mesure, mais toute une série. Je peux en mentionner quelques-unes, telles que le contrat d'exclusivité limitée avec mesure distincte, la confidentialité, la limitation des contrats d'exclusivité, sans oublier la clause de temporarisation. Chacune de ces mesures affaiblirait considérablement ce que je considère déjà comme une institution fragile. L'effet cumulatif de toutes ces mesures est, au mieux, imprévisible, en tout cas déstabilisateur, et peut-être même nocif. Elles risquent de ne pas guérir le prétendu malade, mais de le tuer.

Il y a là une accumulation de dispositions qui font plus qu'éroder les conférences, en tant qu'institutions. J'y vois le début de la fin des conférences. Si nous vivions sur quelque île isolée, comme l'Australie, nous pourrions peut-être, théoriquement, tenter une expérience comme celle-ci. Nous sommes, au contraire, un pays de forme

[Text]

several ports that would be very happy to take care of our traffic as well.

If conferences were to cease in Canada, what will some of the results be? Some are obvious: less service for Canadian shippers, more indirect routings, space problems during economic upswings and manifold increases in rates under such a system. The old independents, our present independents operating in these markets, might also disappear because there is a synergy today which allows independents to serve certain market niches. If the conferences are broken up, many of these independents might find they would prefer to operate in other trades. A real risk is the creation of super companies: one company or two companies serving one port with all the power that implies.

I think we have seen an analogy to this in the U.S. case of deregulation of air transport. At first it looked great, but we already see the regional centres, Kansas City, Milwaukee, etc., finding that effectively they may have one or two carriers to handle 70%, 80% or 90% of their traffic. In this context, Canada must very much be seen as a regional hub in a North American context. Hence, there is the major cargo diversion and concentration in what remains.

Most troublesome of all is that the burden of such a scenario could not be borne equally by all parties involved. I am inclined to think it would fall very heavily on the medium-sized company which does not have the resources to make alternative arrangements. Even if it does, the small Canadian company now exporting through a U.S. port would be handicapped compared to the small American company exporting through an American port. As I already outlined, the impact on our port cities could be major. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much. I am sure you are ready for some questions. Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This has been a very interesting presentation and of enormous importance given the necessities of trade for Canada. From your studies, I wonder if you could tell us something of the competitive situation that prevailed or prevails within the conferences.

• 1605

Prof. Sletmo: Among conference members?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, among the members of a conference.

Prof. Sletmo: I think the first thing to observe is the large differences between conferences. I would like to

[Translation]

linéaire. De l'autre côté de la frontière se trouve quantité de ports qui seraient ravis de nous enlever notre trafic.

Si les conférences devaient cesser d'exister au Canada, qu'en résulterait-il? Certaines conséquences sont évidentes: moins de services pour les expéditeurs canadiens, des parcours moins directs, des pénuries de transport en période d'expansion économique et un gonflement démesuré des tarifs. Les anciennes compagnies indépendantes, celles qui opèrent aujourd'hui sur ces marchés, risquent également de disparaître, car il existe aujourd'hui une synergie qui permet aux compagnies indépendantes d'occuper certains créneaux du marché. Si les conférences venaient à disparaître, un grand nombre de ces indépendants pourraient préférer s'installer ailleurs. Un autre risque très réel est l'apparition de supercompagnies: une ou deux compagnies dans chaque port, exerçant un pouvoir de monopole.

On a vu apparaître une situation analogue aux États-Unis après la déréglementation des transports aériens. Au début, cela paraissait très beau, mais nous voyons déjà que certains centres régionaux, comme Kansas City, Milwaukee, et cetera, ne sont plus desservis que par un ou deux gros transporteurs qui détiennent 70, 80 ou 90 p. 100 du marché. Dans ce contexte, le Canada tout entier doit être considéré comme un centre régional sur le continent nord-américain, avec tous les risques de déroutement du fret et de concentration aux mains des transporteurs survivants.

Ce qui m'inquiète le plus, dans ce scénario, c'est que toutes les parties ne seraient pas frappées également. J'ai tendance à croire que ce sont les entreprises de taille moyenne qui seraient les plus durement touchées, celles qui n'ont pas les moyens de trouver des solutions de rechange. Même si les effets étaient également répartis, la petite entreprise canadienne qui exporte aujourd'hui en passant par un port américain serait défavorisée par rapport à la petite compagnie américaine qui fait de même. Ainsi que je l'ai déjà mentionné, l'impact sur nos villes portuaires pourrait être désastreux. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Redway): Je vous remercie. Vous êtes sans doute disposé à répondre à quelques questions. Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'était là un exposé très intéressant, d'une importance énorme si l'on songe que les échanges commerciaux sont pour le Canada une nécessité vitale. Pourriez-vous nous parler, sur la base des études que vous avez faites, de la concurrence qui règne ou régnait à l'intérieur des conférences?

M. Sletmo: Entre membres des conférences?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, entre les membres d'une conférence.

M. Sletmo: D'abord, il faut signaler les différences considérables d'une conférence à l'autre. Je voudrais

[Texte]

address this in the historical perspective because I think it is dynamic.

An illustration of what happens is what can be observed in the North Atlantic trades—and I have particularly for years followed that of the United States. The conference membership is not stable. Companies come and go. If we contrast this with the early history of conferences when conferences were closed units, we see remnants of that in the bill itself, where it talks about fighting ships and so on. There was a system there that could truly control a trade. Today no one can control a trade because of multimodalism and the other factors I mentioned.

The interesting thing is that this also means today that it is much less risky for a company to lead a conference. It is also easier for a company to join a conference. So I see the conferences as an analogy to many of the things we find in agriculture or manufacturing. We find marketing agreements; we find a certain co-operation. If in a given market you have several small companies trying to establish an efficient service, they need to co-operate. But as soon as the market is overcrowded, and one company turns out to be less efficient than the others, that company may find it not able to keep up the pressure.

These are not the kinds of cartels we used to read about in our textbooks that would enable the least efficient to survive. This is an industry where without efficiency you will not survive.

So to use the economists' terminology, you could say that the barriers to entry and exit are much lower than before. So the competition between members would always be there.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): To what extent have the conferences been able to prevent independent actions? Have the conferences been left with effective power? Or is it far more their own convenience that is served by it?

Prof. Sletmo: I would hope they are left with some effective power, because if you have no effective power, if you have no ability to co-operate, then the conference has lost its purpose. The conference's main purpose is to create an environment of long-term commitments to and from shippers. To do that the conference must be effective, and this requires a minimum amount of influence. But that is very different from a situation you can actually control.

I would like to think in international matters Canada has a certain degree of influence. It does not mean we control very much, but we can make ourselves heard. I have in the past been with shipping companies as an visiting academic. I have been present at conference meetings and listened to the discussions. The competition is very real. There is a struggle for survival. If one company is less efficient than the others, it will gradually be left by the wayside.

[Traduction]

parler de cela dans une perspective historique, car il s'agit là d'une situation dynamique.

On peut prendre, par exemple, ce qui se passe sur les lignes de l'Atlantique Nord—et je me suis intéressé particulièrement pendant des années aux lignes américaines. Les conférences ne sont pas des groupements stables, les compagnies vont et viennent. Dans les premiers temps, il s'agissait effectivement d'unités fermées, et l'on en voit encore des traces dans le projet de loi, lorsqu'il est question de navires rivaux, etc. Jadis, les conférences pouvaient véritablement contrôler une ligne donnée. Aujourd'hui, ce n'est plus possible à cause du multimodalisme et des autres facteurs que j'ai mentionnés.

Il est intéressant de noter que cela signifie également qu'il est aujourd'hui moins risqué pour une compagnie de diriger une conférence. Il est également moins risqué d'y entrer. Les conférences sont donc semblables à ce que l'on trouve dans d'autres secteurs, comme l'agriculture ou la transformation. Il existe des ententes de commercialisation, une certaine coopération entre producteurs. Si, dans un marché donné, plusieurs petites entreprises veulent mettre sur pied un service efficace, elles sont forcées de collaborer. Mais, aussitôt que le marché devient saturé, et qu'une compagnie s'avère moins efficace que les autres, celle-ci perd pied.

Il ne s'agit pas là du genre de cartel dont on parlait dans les manuels, qui permettrait même aux moins efficaces de survivre. Il s'agit au contraire d'un secteur où les moins aptes sont éliminés.

Pour employer le jargon des économistes, on pourrait dire que les barrières à l'entrée et à la sortie du marché sont moins hautes qu'auparavant, si bien que la concurrence entre membres joue toujours.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans quelle mesure les conférences ont-elles pu se protéger des indépendants? Exercent-elles encore un pouvoir effectif, ou bien les membres se regroupent-ils pour leur propre commodité?

M. Sletmo: J'espère qu'elles conservent quelque pouvoir effectif, car autrement, si les membres n'ont pas la possibilité de coopérer, la conférence perd sa raison d'être. Le principal objet d'une conférence est de créer une situation d'engagement réciproque à long terme entre transporteurs et expéditeurs. Pour cela, la conférence doit être opérationnelle, et cela exige un minimum d'influence. Mais c'est très différent d'une situation de mainmise réelle.

J'aime croire que le Canada exerce une certaine influence dans les affaires internationales. Cela ne signifie pas que nous pouvons contrôler grand-chose, mais nous pouvons faire entendre notre voix. J'ai effectué des tâches dans des compagnies de navigation en tant qu'universitaire détaché. J'ai pu ainsi participer à des réunions de conférence et suivre les discussions. La concurrence est très réelle. Chacun lutte pour survivre. Si une compagnie est moins efficace qu'une autre, elle perdra du terrain peu à peu.

[Text]

I hope they will maintain a reasonable amount of market control. Shippers have market control. The industrial manufacturer has market control.

• 1610

If you take Dupont, its market control goes way beyond what any shipping line ever had in this century. One of the shippers used to say we must be protected against the conferences. In this sense I think it is very important to look at the relative bargaining power of these two groups.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have suggested in your executive summary that efficiency, the maintenance of the arrangements, and the regularity of service are important and are perhaps more basic than are these competitive considerations.

You have also just said in another context Canada has some influence on the international scene. What is your opinion of the potential for regulation of the shipping conferences with systems of publication of rates, understanding by all concerned of the terms of trade, and the methods of business in the ports of our country for all shippers to be able to approach and know what it is? What is the potential for Canada to achieve this kind of regulation? This would take a different direction from what Bill C-21 does obviously.

Prof. Sletmo: First of all, to attempt to regulate unilaterally an industry that is as international as shipping is a very dangerous exercise, a very costly exercise and eventually a very meaningless exercise. I think Canada can influence. Canada at international fora has perhaps not always used its economic influence as efficiently as could have been done. This is always true. Canada could do it differently.

In international shipping, it is probably fair to say that the traditional maritime nations have played a very major role, whereas user nations such as Canada, Australia, and New Zealand have been less often heard. I think this is changing. I know that people involved in this on a day-to-day basis in the various ministries in Ottawa are very aware of it. I think it is very limited what we can do. It is not an area in which we can do things alone. We should be very active with our shipping partners and always strive towards efficient systems.

Mr. Belsher: Were you speaking of competition within the conference or competition between conferences?

Prof. Sletmo: Both.

Mr. Belsher: Is there more than one conference, say, that services the west coast and Vancouver?

Prof. Sletmo: There is a gentleman following me this afternoon who would be much more in position to give details on this. In a given range, you may find that out of say one port or a range of ports, at a given moment there

[Translation]

J'espère que les conférences conserveront une mesure raisonnable de contrôle sur le marché. Les expéditeurs possèdent un tel contrôle, les fabricants industriels également.

Prenez Dupont; cette société contrôle son marché beaucoup plus qu'aucune compagnie maritime ait jamais pu le faire en ce siècle. L'un des expéditeurs a dit qu'il faut se protéger contre les conférences. En ce sens, il faut examiner les atouts respectifs des deux groupes dans les négociations commerciales.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous dites, dans votre résumé, que l'efficacité, le maintien des arrangements et la régularité du service sont des considérations fondamentales, peut-être plus importantes que la concurrence.

Vous venez de dire également, dans un autre contexte, que le Canada exerce une certaine influence dans les affaires internationales. A votre avis, dans quelle mesure les conférences maritimes pourraient-elles être réglementées, avec la publicité des tarifs, des conditions de transport, des méthodes commerciales pratiquées dans les ports de notre pays, afin que tous les expéditeurs puissent les connaître et soient mis sur un pied d'égalité? Quel est le potentiel de ce genre de réglementation au Canada? Cela supposerait que nous empruntons une voie manifestement très différente du projet de loi C-21.

M. Sletmo: Premièrement, il est très dangereux de vouloir réglementer unilatéralement une activité ayant un caractère aussi international que la navigation maritime; c'est très coûteux et, au bout du compte, cela n'apporte rien. Je pense que le Canada peut influencer. Il ne s'est peut-être pas servi suffisamment de son influence économique dans les rencontres internationales. Cela reste intangible; le Canada pourrait faire mieux.

Dans le domaine du transport maritime international, il est sans doute juste de dire que les pays possédant une flotte marchande importante ont toujours joué le premier rôle, alors que des pays usagers, tels que le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, sont moins écoutés. Cela change à l'heure actuelle. Je sais que ceux qui suivent cette situation de près, dans les divers ministères à Ottawa, en ont conscience. Ce que nous pouvons faire est cependant très limité et nous ne pouvons certainement pas agir seuls. Par contre, nous devons nous montrer très actifs auprès de nos partenaires commerciaux et viser constamment à rendre les systèmes plus efficaces.

M. Belsher: Est-ce que vous parliez de la concurrence à l'intérieur d'une conférence ou entre les conférences?

M. Sletmo: Les deux.

M. Belsher: Existe-il plusieurs conférences desservant, mettons, la côte ouest et Vancouver?

M. Sletmo: Le témoin suivant sera beaucoup mieux en mesure que moi de vous répondre de façon détaillée. Dans un rayon donné autour d'un port ou d'un ensemble de ports, il peut n'exister qu'une seule conférence à tout

[Texte]

may be just one conference. I am not able to answer your specific question. There may be just one conference.

The point I am making is that one conference operating out of the west coast today for some trades will effectively find itself competing not only with the independents, but also with conferences operating out of the gulf or out of the east coast. Routing our exports say from the mid-west of the United States or Canada even to the far east may include ports on both coasts.

Mr. Belsher: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Thacker, did you have any questions?

Mr. Thacker: Yes, I do. Thank you, Mr. Chairman. We seem to have quite a sharp disagreement in views, both honestly held and legitimately held, I am sure, between Dr. Sletmo and The Canadian Shippers' Council. I am wondering if I could get Dr. Sletmo's view.

The CSC says there really are some major complaints from their perspective representing over 95% of the shippers. For example, they say under clause 21 in terms of meetings and sharing data, there is not an equality of power. The conferences do not truly come together and share information; they simply come together, call the meeting and then announce a rate increase. I would like Dr. Sletmo to comment on that. They also point out that when CAST joined the conference it led almost instantly to a 24% increase in the tariff. Albeit certain shippers are able to get a lower rate than that, they claim that the 24% is still on. Would you mind commenting on that?

• 1615

Prof. Sletmo: To the first questions about complaints and exchange of information between shippers' councils and conferences, all I can give you is a general comment based on my past experience with several groups. I do not think the mechanism for negotiations between shippers' councils and conferences and the sharing of data have ever worked very well anywhere. There may be several reasons for that. One is that shippers' councils have themselves frequently been very reluctant to provide the kind of detailed information necessary to evaluate their needs. In my experience, conferences have been very willing to listen to shippers' needs and concerns, because one thing is very obvious, and that is that if a conference sets a rate such that the shipper cannot live with that rate, they are both going to suffer. They are, as it were, in the same boat.

How a shipper's council can effectively provide such detailed market information when you deal with a very heterogeneous group of shippers is difficult to see. I am

[Traduction]

moment. Je ne peux pas vous donner de réponse précise. Il est possible qu'il n'y ait qu'une seule conférence.

Ce que je veux faire comprendre, c'est qu'une conférence présente sur la côte ouest aujourd'hui, exploitant certaines lignes, va se trouver effectivement en concurrence non seulement avec des indépendants, mais également avec des conférences basées dans le golfe ou sur la côte est. Il est possible aujourd'hui de faire transiter des marchandises du Midwest américain ou canadien, destinées à l'Extrême-Orient, par des ports situés sur les deux côtes.

M. Belsher: Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Thacker, avez-vous des questions?

M. Thacker: Oui. Je vous remercie, monsieur le président. Il semble exister une divergence de vues très marquée entre le professeur Sletmo et le Conseil canadien des expéditeurs, tous deux étant certainement parfaitement sincères. J'aimerais entendre le point de vue de M. Sletmo sur ce qui suit.

Le Conseil des expéditeurs exprime quelques doléances majeures, au nom de 95 p. 100 des expéditeurs. Par exemple, en ce qui concerne l'article 21 sur les réunions entre les membres d'une conférence et les groupes d'expéditeurs et la communication de renseignements, le conseil dit que la partie n'est pas égale. Les conférences ne communiquent pas vraiment de renseignements, elles convoquent simplement une réunion et annoncent une hausse de tarif. J'aimerais que M. Sletmo nous en parle. Ils disent aussi que lorsque la CAST s'est jointe à la conférence, il y a eu, presque immédiatement, une augmentation du tarif de 24 p. 100. Bien que certains expéditeurs aient réussi à obtenir un tarif inférieur, il semblerait que le 24 p. 100 s'applique toujours. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Sletmo: D'abord, au sujet des plaintes et des échanges d'information entre les conseils d'expéditeurs, d'une part, et les conférences maritimes, d'autre part, je ne peux vous répondre que selon ma propre expérience avec divers groupes. À mon avis, les mécanismes de négociation entre les conseils d'expéditeurs et les conférences et le mécanisme de partage des données n'ont jamais bien fonctionné nulle part. Il y a sans doute plusieurs raisons pour cela. L'une d'elles est que les conseils d'expéditeurs ont très souvent hésité à fournir le genre d'information détaillée nécessaire pour permettre d'évaluer leurs besoins. D'après mon expérience, les conférences se sont toujours montrées tout à fait disposées à tenir compte des besoins et des préoccupations des expéditeurs, car une chose semble très évidente: c'est que si une conférence établit un tarif que l'expéditeur ne peut accepter, les deux vont en subir les conséquences. Ils sont, pour ainsi dire, dans le même bateau.

Il est difficile de voir comment un conseil d'expéditeurs peut fournir de façon efficace des données aussi détaillées sur le marché lorsqu'il réunit un groupe aussi varié

[Text]

aware that the mechanism is very imperfect, and I am not even sure it is the best mechanism. We have had many cases I am specifically aware of where shippers have sat down with a conference and said that this was their market, these were their needs, this was what their competitors could do, and could they talk about it. It has often been resolved. Sometimes I think we are here trying to talk about negotiations that deal with such averages that the average becomes meaningless.

The second aspect of your question, that CAST joined the conference and prices went up—assuming the figure that was mentioned is correct, it is not really a surprising kind of thing because we were dealing with a situation that was highly unstable. We have been dealing with a very difficult shipping market.

We know that there have been times in air transport, for example, when you can fly New York to Los Angeles for \$99. We also know that the \$99 fare is gradually disappearing, or there are so many restrictions related to it that some people could even go ahead and argue that since we deregulated airlines, air fares have in fact increased in some markets.

I have no difficulty with the fact that rates increased after CAST, which had been in a very difficult situation, joined the conference, and the trade was stabilized. I would also like to add one thing, and that is that if we talk about an increase of 24% nobody likes that, but if we talk about circle-free competition in shipping we do not talk about rate fluctuations or increases of 24%. If we take TRAMP and so on, we could talk about prices increases that may sometimes be in the order of 200% or 2,000%.

I have no problem with the fact that there was an increase and I do not see that as a signal that there was any imbalance in the market power between sellers and buyers.

Mr. Thacker: In at least the short term, is there not such an oversupply or overcapacity that dramatic increases in rates would not occur with the passage of Bill C-21?

Prof. Sletmo: That to me is an interesting question. If this bill becomes law the conferences will lose practically all ability to bring stability to this market. What will happen over time, of course, is that capacity will have to be adjusted. The most devastating effect of the bill is the uncertainty it will create about the future for ship owners.

• 1620

One could imagine a major construction project in the multimillion dollar range that will take five years or six years or seven years to build. Then one could imagine the construction people and the owners getting together and saying that now they have a contract and they are going to build this building or dam or whatever. It takes seven years. It is very clear that the two parties to the contract

[Translation]

d'expéditeurs. Je suis bien conscient du fait que le mécanisme comporte des failles, et je ne pourrais même pas dire si c'est le meilleur. À ma connaissance, il est souvent arrivé que des expéditeurs se présentent auprès d'une conférence pour parler de leur marché, de leurs besoins, des mesures que pourraient prendre leurs compétiteurs, afin d'essayer de trouver des solutions. Et souvent, le problème était résolu. Des fois, j'ai l'impression qu'à force d'essayer de parler de négociations sur le plan général, cela devient trop vague et n'a plus aucun sens.

Quant au deuxième élément de votre question, à savoir que lorsque la CAST s'est jointe à la conférence, les prix ont augmenté—si les chiffres mentionnés sont exacts, je dirai que ce n'est rien d'étonnant, car c'est une situation particulièrement instable. Le marché du transport maritime est extrêmement complexe.

Nous savons, par exemple, que dans le domaine du transport aérien, il a déjà été possible de voyager de New York à Los Angeles pour 99\$. Nous savons aussi que ce genre de tarif est en voie de disparition, ou qu'il comporte tant de restrictions que certaines personnes soutiennent que depuis la déréglementation du transport aérien, les tarifs ont de fait augmenté dans certains marchés.

Je n'ai aucune difficulté à croire que les tarifs ont augmenté après l'arrivée de la CAST, qui avait connu de grandes difficultés financières, et que le commerce s'est stabilisé. Je voudrais aussi ajouter une chose. Lorsqu'on parle d'augmentation de 24 p. 100, personne n'est content. Mais lorsqu'on parle de concurrence hors circuit dans le domaine du transport, on ne parle jamais de fluctuation des tarifs ou d'augmentation de 24 p. 100. Dans le cas des navires de tramping, etc., il peut arriver que l'on parle d'augmentations pouvant aller jusqu'à 200 p. 100, ou même 2,000 p. 100.

Je n'ai aucune difficulté à croire qu'il y a eu une augmentation, mais je ne crois pas que cela dénote un déséquilibre entre les pouvoirs des acheteurs et des vendeurs du marché.

M. Thacker: Ne croyez-vous pas, du moins à court terme, que le surapprovisionnement ou la surcapacité soient tels qu'ils pourraient empêcher des augmentations marquées des tarifs si le projet de loi C-21 est adopté?

M. Sletmo: C'est une question intéressante. Si ce projet de loi est adopté, les conférences perdront presque toute possibilité de stabiliser le marché. Évidemment, après un certain temps, il faudra ajuster la capacité. La conséquence la plus grave du projet de loi sera l'incertitude qu'il créera quant à l'avenir des propriétaires de navires.

On peut imaginer ce qui arriverait dans le cas d'un projet de construction d'envergure de plusieurs millions de dollars qu'on prendrait cinq, six ou sept ans à mener à exécution. Les constructeurs et les propriétaires viennent de conclure un contrat pour construire un immeuble, un barrage, ou peu importe. Ce contrat va prendre sept ans. Il est très évident que les deux parties se sont engagées par ce

[Texte]

have made the mutual commitment and both have to stick with it. Only that way will the funds really be committed and the work done.

This bill actually allows a party to effectively withdraw from a contractual commitment. We should think of a new ship as being not completely unlike a major industrial project that takes years. When a ship is built and put into service, it depends on a reasonable assurance of the availability of freight in the years ahead. If the shipping company makes this commitment to a trade thinking it has basically an understanding with the shippers and it then finds that this is not binding, that the act may actually expire during the duration of the period that was looked at, this creates considerable uncertainty and instability.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much, Mr. Thacker. Our time is virtually up for the professor. If there are any other pressing questions, however, with the agreement of everyone. . . Do you have a pressing question, Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: It is not pressing, but I would like the witness to comment. Is there sufficient independent competition out there to keep a sufficient degree of competition so that the conferences feel the pressure from the outside?

Prof. Sletmo: Yes, and there are two types of independent competition. There is the one that is physically in the market and there is the one that would immediately come into the market if somehow rates were such that this trade became attractive.

It is a very mobile type of industry and ship owners have very well-developed formal and informal information systems. If one trade in one part of the world begins to look very attractive, it would not take long before ships would come from elsewhere. So the independents are there, physically, and even more so there is the continuous threat, if you wish, of independents coming into the market.

Mr. Robichaud: On the last page you say that Bill C-21 would very likely result in Canadian ports losing both U.S. and Canadian traffic. We heard this morning that Bill C-21 would probably do the opposite: that Canadian ports would regain some traffic rather than lose it.

Prof. Sletmo: I can see no way that could be argued in terms of the economics or the mechanics or the politics of it. I just cannot understand such a statement.

Mr. Forrestall: In your opinion.

Prof. Sletmo: In my opinion, there are. . . Yes, I said "I"—

Mr. Forrestall: I just want it to be absolutely clear. You cannot be a little bit pregnant.

Prof. Sletmo: No, no.

[Traduction]

contrat et devront le respecter. Ce sera la seule façon d'engager les fonds et de mener le travail à bien.

Avec ce projet de loi, l'une ou l'autre des parties peut se désister d'un engagement contractuel. Il faut voir un nouveau navire comme un grand projet industriel qu'on prendra des années à exécuter. Lorsqu'un navire est construit et mis en service, sa rentabilité dépend d'une garantie raisonnable qu'il y aura des marchandises à transporter au cours des années à venir. Si une compagnie de transport maritime prend un engagement, croyant s'être entendue avec les expéditeurs, mais qu'elle s'aperçoit que le contrat n'est pas ferme, que la loi peut en fait être éliminée pendant la période visée, il y aura énormément d'incertitude et d'instabilité.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, monsieur Thacker. Le temps du professeur est pratiquement écoulé. Toutefois, s'il y a d'autres questions urgentes, si tout le monde est d'accord. . . Avez-vous une question urgente, monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Elle n'est pas urgente, mais j'aimerais bien que le témoin y réponde. Y a-t-il suffisamment de compétiteurs indépendants pour assurer un niveau de concurrence suffisant pour créer certaines pressions auprès des conférences?

M. Sletmo: Oui, et ces compétiteurs indépendants tombent dans deux catégories. Il y a ceux qui se trouvent dans le marché même et ceux qui y entreraient immédiatement si les tarifs étaient suffisamment intéressants pour les attirer vers ce marché.

C'est un secteur très variable, et les propriétaires de navires ont élaboré des systèmes d'information formels et informels très perfectionnés. Si un secteur commercial dans une région du monde commence à paraître très rentable, il va attirer avant longtemps des navires de l'étranger. Ainsi, les indépendants existent déjà dans le marché, mais il y a aussi le risque permanent que d'autres indépendants ne se joignent à eux.

M. Robichaud: A la dernière page de votre mémoire, vous dites que le projet de loi C-21 risque fort probablement d'enlever aux ports canadiens non seulement du trafic américain, mais aussi du trafic canadien. Ce matin, quelqu'un nous a dit que le projet de loi aurait sans doute le résultat contraire: qu'il permettrait en fait aux ports canadiens de récupérer une partie du trafic plutôt que de le perdre.

M. Sletmo: Je ne vois pas comment il est possible d'appuyer une telle déclaration, car les facteurs économiques et politiques, et les mécanismes ne l'appuient pas. Je ne comprends pas.

M. Forrestall: A votre avis.

M. Sletmo: A mon avis, il y a . . . Oui, j'ai parlé en mon nom propre. . .

M. Forrestall: Je voulais m'assurer de votre opinion; après tout, c'est noir ou c'est blanc.

M. Sletmo: Effectivement.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Belsher had a supplementary on that.

Mr. Belsher: Container traffic at the west coast is a problem. The port authority and people in the industry feel that the container clause was something that was causing a lot of the container traffic to come through... that the de-stuffing clause was allowing the merchandise to flow through the Seattle-Tacoma area and then come up that way.

Will Bill C-21 help or alleviate that, or is the container clause another issue entirely separate from this, which will have its own influences? What are your thoughts on that? I know you state that on the west coast 46.5% of ocean-bound traffic is shipped through U.S. ports.

• 1625

Prof. Sletmo: I can see now the bill will alleviate the problem. In my view the bill would make Vancouver even more exposed to American competition.

Mr. Belsher: You think it would expose it more.

Prof. Sletmo: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Redway): We have a final pressing question from Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have warned us against the cumulative effect of the bill. Would you suggest which of the provisions we should be most concerned about knocking out, in the list on pages 6 and 7? Should it be mandatory independent action?

Prof. Sletmo: No. I think the thing that is so overpowering a medicine here is service contracts, confidential, with independent action. What kind of commitment is there behind that? There is none. It is the cumulative effect of those three that I just find incomprehensible.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We cannot knock one or two out; one has to come to grips with the whole effect of the thing on the conference system.

Prof. Sletmo: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thanks very much. Thank you very much, Prof. Sletmo. We certainly appreciated your comments and your helpful remarks.

Prof. Sletmo: Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Our next witness is Dr. Leslie Kanuk. Welcome to our committee, Dr. Kanuk.

Dr. Leslie Kanuk (Former Chairman, U.S. Federal Maritime Commission): Thank you. I am a professor of marketing and international business at the City University of New York. I am also a former commissioner, vice-chairman and chairman of the Federal Maritime Commission. I served as chairman of the Advisory Panel

[Translation]

Le président suppléant (M. Redway): M. Belsher aurait une question supplémentaire à ce sujet.

M. Belsher: Le trafic de conteneurs sur la côte ouest pose des problèmes. Les autorités portuaires et les gens du secteur estiment que l'article sur les conteneurs permet à une bonne partie du trafic de conteneurs de passer par... en fait, que l'article sur le désengorgement permettait à la marchandise de traverser la région de Seattle-Tacoma, puis d'entrer au Canada de cette façon.

Le projet de loi C-21 va-t-il corriger la situation, ou est-ce que l'article sur les conteneurs est une question tout à fait distincte qu'il faudra régler séparément? Que pensez-vous de tout cela? Je sais que vous dites que 46,5 p. 100 du trafic maritime sur la côte ouest passe par les ports américains.

M. Sletmo: Je crois que le projet de loi va réduire le problème. À mon avis, il va rendre Vancouver encore plus vulnérable à la concurrence américaine.

M. Belsher: Vous croyez que le projet de loi la rendra plus vulnérable.

M. Sletmo: Oui.

Le président suppléant (M. Redway): Une dernière question urgente de M. Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous nous avez parlé des effets cumulatifs du projet de loi. Pourriez-vous nous dire quelles dispositions nous devrions songer à éliminer le plus rapidement, parmi celles de la liste aux pages 8, 9 et 10? Seraient-ce celles sur les mesures distinctes obligatoires?

M. Sletmo: Non. À mon avis, une des dispositions qui constituent un remède excessif est celle sur les contrats d'exclusivité limitée, qui sont confidentiels, conjugués avec des mesures distinctes. Quelle sorte d'engagement cela représente-t-il? Aucun. C'est justement l'effet cumulatif de ces trois éléments que je trouve incompréhensible.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous ne pouvons pas en éliminer un ou deux; nous devons comprendre l'effet du tout sur le système des conférences.

M. Sletmo: Justement.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup. Professeur Sletmo, je vous remercie. Nous avons beaucoup apprécié votre exposé et vos commentaires si utiles.

M. Sletmo: C'est moi qui vous remercie.

Le président suppléant (M. Redway): Le prochain témoin est M^{me} Leslie Kanuk. Madame Kanuk, bienvenue à notre Comité.

Mme Leslie Kanuk (ancien président, U.S. Federal Maritime Commission): Merci. Je suis professeur de marketing et de commerce international à l'université de la ville de New York. Je suis aussi un ancien commissaire, vice-président et président de la *Federal Maritime Commission*. J'ai également été président du groupe

[Texte]

to the Congressional Office of Technology Assessment in their evaluation of maritime trade and technology and I am presently chairman of the Containerization and Intermodal Institute, which is a non-profit, national and international organization, studying issues of "burning importance to the transportation industry".

As chairman of the Containerization and Intermodal Institute, I am presently involved in scheduling public reviews of the 1984 Shipping Act, which is half-way through its five-year initial term, at the conclusion of which there is a presidentially mandated review process. In the process of reviewing the Shipping Act, I was given Bill C-21. I was initially amused to see that the act picks up the most controversial aspects of the Shipping Act of 1984, but does them one better. I kind of get the feeling that, if the bill is enacted, Canada is kind of opening up a can of worms for its international commerce, for its shippers and for its ports.

I should say that I am a product of an economic philosophy of free and open competition. Initially I had a very negative viewpoint of conferences. After a great deal of investigation and particularly in-depth surveys of shippers I did for the United States Maritime Administration, I have discovered that they do play a very strong, stabilizing role in international trade, certainly in the United States. Shippers that have the option of moving their cargo with independents at a lower rate invariably opt for the conference carrier. When asked why, since it could be 10% or 15% more they willingly pay, the answer has always been because conferences have a commitment to the trade. They provide long-term stability, stable rates and responsiveness. Independents can be here today and gone tomorrow. They have no commitment to the trade.

• 1630

I find the situation in Canada quite interesting. There seems to be a great deal of independent carriage; more interesting, the independents do not have to file tariffs. They can make instantaneous rates which are totally confidential. Shippers have the option to use independents. They can boycott the conferences. I cannot imagine why they would want to destroy the conferences and destroy an option which is there when they want it.

Rather than go on in this vein, why do I not open to it questions?

The Acting Chairman (Mr. Redway): That is excellent. Mr. Robichaud, do you want to start?

[Traduction]

consultatif du *Congressional Office of Technology Assessment*, chargé d'évaluer le commerce et la technologie maritimes, et je suis actuellement président du *Containerization and Intermodal Institute*, qui est un organisme national et international sans but lucratif chargé d'étudier les questions «de très grande importance pour le secteur des transports».

En tant que président de l'Institut de la conteneurisation et du transport intermodal, je travaille actuellement à organiser la révision gouvernementale de la *Shipping Act* de 1984, qui en est à la moitié de son premier mandat de cinq ans, à la fin duquel il y aura une autre révision exigée par le président. Dans le cadre de l'examen de cette loi, on m'a remis une copie du projet de loi C-21. Au début, j'ai trouvé amusant de voir que ce projet de loi reprend les éléments les plus controversés de la loi américaine de 1984, tout en renchérissant. J'ai l'impression que, si le projet de loi est adopté, le commerce international va devenir un guépier dans lequel tomberont les expéditeurs et les ports canadiens.

Je me dois de vous signaler que je suis partisan de la philosophie de la concurrence libre et ouverte. À prime abord, j'avais une opinion très négative des conférences. Mais, après avoir mené des études et des enquêtes exhaustives auprès des expéditeurs pour la *United States Maritime Administration*, j'ai conclu que les conférences jouent un rôle très important de stabilisation du commerce international, du moins aux États-Unis. Les expéditeurs qui ont la possibilité d'expédier leurs marchandises par des indépendants à un tarif inférieur choisissent invariablement de passer par des transporteurs qui sont membres de conférences. Et lorsqu'on leur demande pourquoi ils paient volontiers de 10 à 15 p. 100 de plus, les expéditeurs donnent toujours la même réponse: parce que les conférences ont un engagement envers le commerce. À long terme, elles offrent la stabilité et des taux stables, en plus de tenir compte des besoins de leurs clients. Par contre, les indépendants peuvent exister un jour et disparaître le lendemain. Ils n'attachent aucune importance au commerce.

Je trouve la situation canadienne très intéressante. Il semble y avoir énormément de transporteurs indépendants; et ce qui est d'autant plus intéressant, les indépendants ne sont pas tenus de déposer leurs tarifs. Au contraire, ils peuvent fixer instantanément des tarifs qui demeurent totalement confidentiels. Les expéditeurs ont le choix de faire appel aux services des indépendants. Ils peuvent ainsi boycotter les conférences. Mais je ne vois pas pourquoi l'on voudrait éliminer les conférences et se couper d'une possibilité dont on peut se prévaloir n'importe quand.

Mais au lieu de continuer dans cette veine, pourquoi ne pas vous laisser me poser des questions?

Le président suppléant (M. Redway): Excellente idée. Monsieur Robichaud, voulez-vous commencer?

[Text]

Mr. Robichaud: I would like to thank the witness for appearing here today. From the few words you have just said, we are making a pretty big mistake if we pass Bill C-21. Are we?

Dr. Kanuk: I am speaking as an independent observer. If it were passed as it presently stands, I think so. In reading Bill C-21, it is implicitly out to destroy the conference system. I think it would be more appropriate to examine whether Canada should continue to have a conference system rather than put in these little bullets designed to destroy it.

Mr. Robichaud: You feel some provisions will destroy the conferences. They will not be able to survive.

Dr. Kanuk: Over the long term, yes, I do. I heard the presentation this morning from the Canadian Shippers' Council representative. My concern has always been... This is true in the United States. Shippers' associations or shippers' groups have the same concerns generally. I think the people who address international transportation for shippers tend to be evaluated on a short-term basis. Their concern is saving money for this quarter or this year. I do not think they have the long-term view necessary to evaluate what is going to happen down the road. I think that is a major problem in business generally. There is very little long-term planning and very poor long-term perspective.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I appreciate you making a short presentation, because I need to be in the House of Commons for my private member's motion at 5 p.m. There are some magnificent things in your presentation, which it would be well to have on the record.

Dr. Kanuk: That is very kind of you.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Apparently, the shippers did not recognize that secret rate negotiations would favour big shippers over small shippers. Those with economic clout in the form of great cargo volume would be able to negotiate much lower rates than shippers with lower moderate volumes. In effect, this would place the smaller shipper in the position of subsidizing lower rates for the large-volume shipper. You feel a very strong conviction that Bill C-21 is big-shipper legislation.

Dr. Kanuk: This morning I recounted this story before the Senate committee. I once mentioned to a group of European shippers that I believed in the Horatio Alger story. This is the nice fable about the young newsboy who grew up to be a big tycoon because there was equal opportunity available to him. Some five or six years later,

[Translation]

M. Robichaud: J'aimerais remercier le témoin d'être venu aujourd'hui. À en juger par votre courte déclaration, si nous adoptons le projet de loi C-21, nous allons commettre une grave erreur. Ai-je bien compris?

Mme Kanuk: Je ne parlais qu'à titre d'observateur indépendant. Mais si le projet de loi est adopté sous sa forme actuelle, je crois que oui. En lisant le projet de loi C-21, je vois qu'il a implicitement pour but de détruire le système des conférences. À mon avis, il conviendrait plutôt de déterminer si le Canada devrait maintenir un système de conférences plutôt que de charger tout de suite le canon afin de le détruire.

M. Robichaud: D'après vous, certaines des dispositions vont détruire les conférences. Elles ne pourront pas survivre.

Mme Kanuk: À long terme, oui. J'ai entendu ce matin l'exposé du Conseil des expéditeurs canadiens. Je me suis toujours inquiété... C'est vrai aux États-Unis. Les associations ou groupes d'expéditeurs ont en général les mêmes préoccupations. Je crois qu'on a tendance à faire des évaluations à court terme des gens qui s'occupent du transport international pour les expéditeurs. Le but de ces évaluations est d'essayer d'économiser de l'argent pour tel trimestre ou telle année. Je ne crois pas que les évaluations se fassent d'une perspective suffisamment longue pour permettre d'évaluer ce qui risque d'arriver sur une certaine période. Et c'est un gros problème dans le domaine des affaires en général. Il y a beaucoup de lacunes au niveau de la planification à long terme et des perspectives à long terme.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie d'avoir écourté votre exposé, car je dois me rendre à la Chambre des communes à 17 heures pour l'étude de ma motion. Cependant, votre exposé contenait des éléments extraordinaires qu'il faut absolument inclure dans le dossier.

Mme Kanuk: C'est bien aimable à vous de le dire.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il semblerait que les expéditeurs n'aient pas compris que la négociation de tarifs secrets aurait tendance à favoriser les gros expéditeurs au détriment des petits. Ceux dont le grand volume de marchandises leur donne de l'influence sur le plan économique peuvent négocier des tarifs beaucoup plus avantageux que les expéditeurs pouvant transporter des volumes inférieurs. En fait, cela oblige les petits expéditeurs à subventionner les tarifs inférieurs accordés aux gros expéditeurs. Vous semblez convaincu que le projet de loi C-21 favorise les gros expéditeurs.

Mme Kanuk: Ce matin, j'ai raconté la même anecdote au comité sénatorial. J'ai mentionné une fois devant un groupe d'expéditeurs européens que je croyais la fable de Horatio Alger. C'est une belle histoire au sujet d'un jeune camelot qui est devenu un très grand homme d'affaires parce que des possibilités se sont offertes à lui. Cinq ou six

[Texte]

in 1984, when the Shipping Act was signed, I received a telegram from one of those people, which said "Horatio Alger is dead". It is a big shipper bill and there is no question that the small shippers have absolutely no clout.

[Traduction]

ans plus tard, en 1984, lorsque la *Shipping Act* a été signée, j'ai reçu un télégramme d'un de ces expéditeurs européens qui disait tout simplement: «Horatio Alger est mort». Le projet de loi favorise les gros expéditeurs, et il n'y a aucun doute que les petits n'auront pas la moindre influence.

• 1635

The 1984 act permits shippers to join together in an association to negotiate volume rates. They always had that opportunity. The 1984 act simply made it explicit. But the associations of small shippers still have not been able to negotiate what they feel are appropriate service contracts. They cannot compete in the marketplace on the basis of delivered price.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This means that the hope that the smaller shippers might have some possibilities under Bill C-21 is unwarranted.

Dr. Kanuk: Absolutely. The figures quoted said that 95% of cargo volume was represented in the Shippers Council. I would like to know how many shippers are involved. I doubt if there are two dozen. If you had just one shippers council in this country, it would represent only its largest members. So I think you are getting a somewhat skewed or biased report.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You suggested that Bill C-21 fixes up some of the most controversial features of the U.S. legislation and goes beyond it. What is the situation of those provisions in the U.S. law these days? What is your expectation of how things might unfold in the next little while?

Dr. Kanuk: Service contracts have proved to be a joke. I am not in the business; I am simply an observer. They are not a contract; they are binding only on the carrier, not on the shipper. They have two kinds of weird clauses. First, "most favoured shipper" means if any other shipper gets a cheaper price, a similarly situated shipper may get that price. Next, there is what has come to be called the "crazy Eddie" clause. Crazy Eddie is a chain of discount electronic stores in New York City that claims it will not be undersold. So if a shipper comes into the conference and claims carrier X offered him a much lower rate, they have to respond and give him that same rate. Now, we assume that they come in with proof, a letter, but I suspect that many of the carriers are so intimidated at this point that they do not require the proof.

There is also a clause that says that the shipper, at its own discretion, can say his market has dried up and he wants out of the contract. They have to let him out. So it really is not a contract. I believe in contracts. The carriers are certainly up in arms about the shambles, and I cannot

La loi de 1984 permet aux expéditeurs de se regrouper en associations afin de négocier les tarifs au volume. Cette possibilité leur avait toujours été offerte, mais la loi de 1984 rendait ce droit officiel. Cependant, les associations de petits expéditeurs n'ont toujours pas réussi à négocier des contrats d'exclusivité limitée qui leur semblent convenables. Ils ne peuvent pas faire concurrence sur le marché en fonction du prix à la livraison.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela signifie qu'il est faux de croire que le projet de loi C-21 va améliorer les possibilités pour les petits expéditeurs.

Mme Kanuk: Certainement. D'après les statistiques, les membres du Conseil des expéditeurs transportent 95 p. 100 du volume des marchandises. Je me demande combien d'expéditeurs cela représente au juste. Je doute que ce soit même 24. S'il n'y avait qu'un seul conseil d'expéditeurs au Canada, il ne représenterait que ses plus gros membres. C'est pourquoi je crois que votre rapport est plutôt faussé.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): D'après vous, le projet de loi C-21 reprend certains des éléments les plus controversés de la loi américaine et les empire. Qu'arrive-t-il aux États-Unis au sujet de ces dispositions? D'après vous, à quoi peut-on s'attendre dans les prochains jours à ce sujet?

Mme Kanuk: Les contrats d'exclusivité limitée sont une farce. Je ne travaille pas dans le secteur; je ne suis qu'un observateur. En fait, ce ne sont même pas des contrats, car ils ne lient que le transporteur, et pas l'expéditeur. Ces contrats renferment deux types de clauses bizarres. La première, celle de «l'expéditeur privilégié», signifie que si un autre expéditeur obtient un prix inférieur, un expéditeur dans une situation semblable pourra obtenir ce même prix. Ensuite, il y a la clause qu'on a baptisée la clause «Crazy Eddie». Crazy Eddie est une chaîne de magasins électroniques à rabais de New York qui prétend offrir les prix les plus bas sur le marché. Si un expéditeur se joint à une conférence et prétend que le transporteur Un tel lui a offert un tarif beaucoup plus avantageux, la conférence est obligée de lui accorder le même tarif. Évidemment, on suppose que cet expéditeur est arrivé preuve en main, avec une lettre, mais j'ai l'impression que bon nombre des transporteurs sont si intimidés par les expéditeurs qu'ils n'exigent aucune preuve.

Il y a aussi l'article qui stipule que l'expéditeur peut, à sa discrétion, déclarer que son marché s'est tari et qu'il veut annuler le contrat. À ce moment-là, les transporteurs sont obligés de le déguer de ses responsabilités. Donc, ce n'est pas véritablement un contrat. Personnellement, je

[Text]

see how that particular provision will not be rectified after the review process.

Yet as bad as that situation is now, Bill C-21 adds another wrinkle: independent action on service contracts. And here I had thought it could not be worse. The whole notion of independent action, which is another concern of American carriers and conferences in the American trades, will be alleviated by a longer filing period.

• 1640

Independent action existed before the 1984 act. In many cases the Federal Maritime Commission really looked for it before it approved a specific agreement, or the agreement came before us with a provision for independent action. But there is quite a difference on a case-by-case basis between having independent action, either encouraged or asked for, and having it mandated in a bill. It may not be appropriate in every trade.

As I said, I suspect it will go from 10 days certainly to 30, if it is not removed altogether.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You suggested to us that "if it ain't broke, don't fix it". Do you have some thoughts about the existing Canadian system this would supersede or the bill would supersede? Do you have any suggestions for how it might be improved without going to what you see as a quite destructive extreme?

Dr. Kanuk: The problem is that I have not read the Competition Act, nor have I read the 1979 act. So I really can base my comments only on Bill C-21. To the best of my knowledge, Canada has an emerging exporting industry. Let me rephrase this. There are some small manufacturers that are entering the export field into foreign commerce. I think they have the opportunity now to achieve low rates using independents and to enlarge their presence in the export field.

I am concerned they will not have the same opportunity should Bill C-21 be enacted. I really have to stress the cross-subsidy factor. If carriers are whipsawed or twisted into signing a contract that is very close to covering their marginal costs, not even fully allocated costs, they have to make it up someplace. So they will look for the people without the economic clout; those rates will be higher. Also the confidentiality of terms will make this even more possible. I am sorry I cannot give you more concrete recommendations.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If the government seeks to continue the present regime with modifications, we will have another series of hearings, I guess. We would love to have you back.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thanks, Mr. Epp. Mr. Belsher.

[Translation]

suis en faveur des contrats. Les transporteurs sont bouleversés par cette situation, et je ne vois pas comment l'on pourrait éviter de corriger cette disposition particulière dans le cadre d'une révision.

Et comme si ce n'était pas assez, le projet de loi C-21 ajoute un autre détail: les mesures distinctes pour les contrats d'exclusivité limitée. Et dire que je croyais qu'il était impossible de faire pire. Toute la question des mesures distinctes, qui est un autre problème pour les transporteurs américains et les conférences commerciales américaines, pourrait être corrigée si l'on permettait une période de dépôt des documents plus longue.

La notion de mesure distincte existait déjà avant la loi de 1984. Dans bien des cas, la *Federal Maritime Commission* l'a demandée avant d'approuver un accord précis, ou l'accord nous était soumis avec une disposition prévoyant une mesure distincte. C'est une chose que de favoriser ce genre de dispositions et c'en est une autre que de les rendre obligatoires par voie législative. Elles ne sont peut-être pas une bonne chose dans tous les cas.

Comme je l'ai dit, je pense que de 10 jours, on la portera à 30, si on ne l'élimine pas complètement.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous nous avez dit qu'il ne faut pas réparer quelque chose qui n'est pas cassé. Avez-vous des idées sur le système canadien actuel que ce projet de loi viendrait remplacer? Avez-vous des idées sur la façon dont on pourrait l'améliorer sans prendre des mesures que vous considérez extrêmement perturbatrices?

Mme Kanuk: L'ennui, c'est que je n'ai lu ni la Loi sur la concurrence, ni la loi de 1979. Je ne peux donc me fonder que sur le projet de loi C-21. Que je sache, il émerge au Canada un secteur de l'exportation. Ou plutôt, il y a au Canada de petits fabricants qui se lancent sur les marchés étrangers et dans l'exportation. Je crois qu'ils ont maintenant la possibilité d'obtenir de bas prix en s'adressant à des transporteurs indépendants et de prendre ainsi une plus grande place dans le marché des exportations.

Je crains que cela ne soit plus possible avec l'adoption du projet de loi C-21. Je me sens vraiment obligé d'insister sur le facteur des intersubventions. Si les transporteurs sont forcés de signer des contrats qui leur permettent à peine de recouvrer leurs coûts marginaux, sans même couvrir pleinement les coûts alloués, il va falloir qu'ils se rattrapent quelque part. Ils vont donc chercher à le faire sur les clients moins puissants; ceux-ci paieront davantage. Ce sera d'autant plus facile que les contrats seront confidentiels. Je suis désolé de ne pouvoir vous présenter de recommandations plus concrètes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si le gouvernement décide de maintenir le régime actuel en le modifiant, nous aurons de nouvelles audiences, je présume. Nous serions très heureux que vous reveniez devant le Comité.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Epp. Monsieur Belsher.

[Texte]

Mr. Belsher: Dr. Kanuk, in your brief here you refer to a problem the container ship operators had. They recently urged the Federal Maritime Commission to correct the containership industry's abuses that were taking place under this service contract system. Would you care to elaborate? Does this refer back to your Crazy Eddie clause?

Dr. Kanuk: Exactly. The Crazy Eddie clause and the most favoured shipper clause. . . The so-called Box Club represents 27 major container operators, most of whom call in the United States. I am not sure they all do, but there are documented abuses of the service contract system at the present time.

Mr. Belsher: I find your opening remarks somewhat of a paradox. You talk about free enterprise on one hand and then come down for a pretty controlled environment by way of shipping on the side of the conferences.

Dr. Kanuk: Interesting enough, the 1916 act—I think I mentioned this—was originally enacted because Congress saw that permitting U.S. carriers to join the conference system would place this whole system on an open, above-board basis everybody could see. In other words, it was to enhance free and open competition. The notion of secret contracts and confidentiality of terms absolutely turns it upside down.

• 1645

I think the very fact that I have always believed in competition and the fact that I have written extensively on the glories of competition, the opportunities and how the consumer benefits, is particularly important to the fact that in this particular industry the ability to co-operate—or to use a less favoured word, to collude—is to the benefit of shippers as long as there is some countervailing power.

The important thing to remember is that independents in the trade exert a downward pressure on rates, and if. . . You must realize that carriers are not in business for the sake of being in business, and if they do not carry cargo, they are out of business. There is no reason why they would raise their rates to a level that would prohibit any kind of cargo's moving. Rather than be adversaries, I think that carriers and shippers must recognize that they are really partners in trade. I have been quoted in *The American Shipper* on just this point. I am not presenting it just to you; I have said this a number of times.

Unless they work together, they are both going to be the losers. The point is that carriers need shippers, but shippers need carriers and they must work together. One is not in business to put the other out of business.

Mr. Belsher: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. ForreSTALL, any questions?

[Traduction]

M. Belsher: Madame Kanuk, dans votre mémoire, vous avez parlé d'une difficulté qu'ont les armateurs de navires à conteneurs. Ils ont récemment demandé à la *Federal Maritime Commission* de prendre des mesures correctrices contre les abus que permettait le système des contrats d'exclusivité limitée. Pourriez-vous élaborer? Est-ce que cela a un rapport avec l'article *Crazy Eddie*?

Mme Kanuk: Exactement. La disposition *Crazy Eddie* est celle concernant l'expéditeur privilégié. . . Le *Box Club* représente 27 grands armateurs de navires à conteneurs, dont la plupart ont leur port d'attache aux États-Unis. Je ne suis pas sûr qu'ils soient tous coupables, mais il y a des cas démontrés d'abus du système de contrats d'exclusivité limitée.

M. Belsher: Je trouve qu'il y a comme une contradiction dans votre déclaration. Vous parlez de libre entreprise, d'une part, et d'autre part, vous préconisez un environnement très contrôlé en vous prononçant en faveur de l'expédition par les conférences maritimes.

Mme Kanuk: Il est intéressant de signaler que la loi de 1916—il me semble l'avoir dit—a été adoptée à l'origine parce que le Congrès estimait qu'en permettant aux transporteurs américains de s'organiser en conférences, tout se passerait au grand jour. Autrement dit, la loi devait permettre de favoriser la concurrence. Le concept de contrats confidentiels et d'accords secrets est venu bouleverser cette notion.

Je pense que le fait que j'ai toujours cru aux vertus de la concurrence et que j'en ai longuement chanté les louanges dans mes écrits, que j'ai dit que les occasions qu'elle offre et les avantages qu'elle représente pour le consommateur, prend d'autant plus d'importance que dans ce secteur particulier, la capacité de collaboration—ou pour utiliser un mot moins bien coté, de collusion—avantage les expéditeurs tant qu'il y a un contrepoids.

Il ne faut pas oublier que les indépendants exercent une pression à la baisse sur les tarifs, et si. . . Il faut bien se rendre compte que les transporteurs ne font pas ce métier pour le seul plaisir, et s'ils n'ont pas de cargaison à transporter, ils peuvent fermer boutique. Ils n'ont aucune raison de faire monter les tarifs au point que personne n'expédie plus de cargaison. Plutôt que de considérer l'autre comme un adversaire, il faut que les transporteurs et les expéditeurs se rendent compte qu'ils sont en réalité partenaires. La publication *The American Shipper* me citait là-dessus. Ce que je vous ai dit, je ne l'ai pas dit qu'à vous; je l'ai répété souvent.

S'ils ne collaborent pas, ils seront tous perdants. Le fait est que les transporteurs ont besoin des expéditeurs, mais les expéditeurs ont besoin des transporteurs, et il faut qu'ils travaillent ensemble. L'objectif de l'un n'est pas de pousser l'autre à la faillite.

M. Belsher: Bon. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur ForreSTALL, avez-vous des questions?

[Text]

Mr. Forrestall: Yes, I welcome the doctor. In the 30 years I have spent in public life you are the first opportunity I have had to listen to a United States national appearing unsolicited before any committee I have ever served on. Can I ask you why you are here? Why are you here cautioning us about the dire peril that you suggest?

Dr. Kanuk: I am an academic and I am trained to be an objective observer. I have many times been called very outspoken on issues that I think need righting and that is why I am here.

Mr. Forrestall: What would you do if you had the final say with respect to this act? Would you scrap it? Stay where we are? Rewrite it? What would you do with it?

Dr. Kanuk: At the very least I would postpone it for two and a half years. This of course brings up the point about the sunset provision. I think that carriers would be very reluctant to commit money to improved services and improved technology in an era of uncertainty, and I think that the notion of an act coming to an end with great regularity really hurts the kinds of services provided to Canadian shippers.

Mr. Forrestall: Many of us share that view with you. You have the regulatory morass, if you will, in the United States that we do not suffer from here in Canada. Are there no redeeming features in the course we are following? Is there no redeeming feature in this?

Dr. Kanuk: Unfortunately, what remains with me, and I have read it several times, are the features I find objection to, not the ones I agree with. I could not even tell you if there is anything in there I agree with without rereading it.

Mr. Forrestall: Well, let me then, if I might, Mr. Chairman, put it a little less confrontationally. Is there merit, because this does not attempt, and Canada has not attempted, to enforce regulatory reform with respect to this aspect of our commerce and our trade? Are there not some advantages in our continuing to go in this direction? For example, as I understand it, the review going on in the States is considering the position that Canada is beginning to drift in. Is there not likely to be some serious consideration given to the legislative regulatory control for shipping in the United States, with a view to bringing it to an end?

Dr. Kanuk: Part of the review process is to decide whether we should have open conferences or closed conferences, whether conferences are needed at all, whether the tariff system should be abolished, whether there has been—as a matter of fact, I think I have some notes on that—any change in the number of independents in a trade and whether ports should continue to have anti-trust immunity. There may be one or two other points that come into the review process.

[Translation]

M. Forrestall: Oui. Je souhaite la bienvenue à M^{me} Kanuk. En 30 ans de vie publique, c'est la première fois que j'ai l'occasion d'entendre un citoyen américain témoigner devant un comité de sa propre initiative. Puis-je vous demander ce qui vous amène ici? Pourquoi êtes-vous venu nous prévenir des terribles dangers que vous entrevoyez?

Mme Kanuk: Je suis un universitaire et, par formation, je suis un observateur objectif. On a souvent dit que j'étais très franc sur les questions où une action me semble nécessaire, et c'est pourquoi je suis venu.

M. Forrestall: Que feriez-vous de cette loi si vous aviez le dernier mot? Est-ce que vous l'abandonneriez? Maintiendriez-vous le statu quo? La reformuleriez-vous? Qu'en feriez-vous?

Mme Kanuk: Pour le moins, j'en remettrais la promulgation pendant deux ans et demi. Cela nous amène bien sûr à la question de la disposition abrogative. Je pense que les transporteurs hésiteront beaucoup à investir pour améliorer les services et la technologie si l'avenir est incertain, et je crois que l'abrogation à intervalle régulier de la loi fait du tort aux expéditeurs canadiens du point de vue de la qualité des services.

M. Forrestall: Nous sommes nombreux à partager votre avis. Vous avez aux États-Unis un boursier réglementaire, en quelque sorte, que nous n'avons pas au Canada. N'y a-t-il rien de bon dans cette méthode que nous avons choisie? N'y a-t-il rien à retenir?

Mme Kanuk: Malheureusement, je n'ai retenu du projet de loi, que j'ai lu plusieurs fois, que les aspects négatifs, et non les dispositions sur lesquelles je suis d'accord. Je serais d'ailleurs tout à fait incapable de vous dire sans le relire d'abord s'il s'y trouve des dispositions sur lesquelles je suis d'accord.

M. Forrestall: Eh bien, monsieur le président, permettez-moi, dans ce cas, de poser la question plus aimablement. Y a-t-il du mérite dans le fait même que ce projet de loi ne cherche pas, et que le Canada n'a pas cherché, à imposer une réforme réglementaire à ce secteur commercial? N'y a-t-il aucun avantage à poursuivre dans cette direction? Par exemple, si j'ai bien compris, dans le cadre de l'examen qui a lieu aux États-Unis, on s'intéresse à la direction qu'est en train de prendre le Canada. N'est-il pas probable que l'on envisage sérieusement aux États-Unis de mettre fin au système de réglementation législative des transports maritimes?

Mme Kanuk: L'un des objectifs de l'examen est de déterminer s'il faut avoir des conférences ouvertes ou fermées, s'il est même nécessaire d'avoir des conférences, s'il faut abolir le système des taux, si le nombre d'indépendants a changé—je crois d'ailleurs avoir des notes là-dessus—et si les ports doivent continuer à jouir de l'immunité contre les lois anti-trust. Il y a peut-être une ou deux autres questions également.

[Texte]

In the United States, you must realize that if the FMC was eliminated and what many people think of as regulation was removed, carriers would come under the strictest form of regulatory regime we have, which is the anti-trust statutes. Certainly the anti-trust division of the Department of Justice is the strongest regulatory body in the country.

I will say that when maritime transportation was deregulated in the United States, it did follow a totally different path from the other transportation modes. I have always viewed regulation as the *quid pro quo* for anti-trust immunity, and with the other modes, when regulation was removed, so was anti-trust immunity. Put the other way, they took away the anti-trust immunity and then they took away the regulation. There was no longer any need for it.

That did not happen with the Shipping Act. They extended areas of anti-trust immunity and kept... There certainly is still regulation, but the regulation was somewhat decreased. For example, in terms of the value of a conference agreement, the burden of proof is now on the commission as opposed to on the proponents of an agreement. They still have anti-trust immunity. They have somewhat less regulation. Also, agreements can go into effect 45 days afterwards. They escape the regulatory morass, the paper morass.

Mr. Forrestall: I suppose you are in part suggesting that once the review is over, there may even be less.

Dr. Kanuk: I doubt it. Nobody is expecting the FMC to go away. Furthermore, I do not think anybody wants the FMC to go away. I have never spoken to a shipper or met a shipper or a carrier who would like to see the regulatory regime removed. I think if you ask anyone else from the United States, you will find that people want the FMC there. Both sides find it a protective measure.

Mr. Forrestall: Will we always have this difference?

Dr. Kanuk: I think so.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I would like just to address one question vis-à-vis the 1984 act in the U.S., of which there is considerable criticism and suggestions that changes should be made. I am wondering how important other factors are in the U.S., such as the investment in different ports, labour union power at the stevedoring, particularly in foreign ownership of carriers. Are there not other factors that play in the U.S. different from those in Canada?

[Traduction]

Il faut bien se rendre compte qu'aux États-Unis, si l'on abolissait la FMC et en même temps ce que certains considèrent comme de la réglementation, les transporteurs seraient soumis au plus strict régime de réglementation que nous ayons, c'est-à-dire celui des lois anti-trust. Il ne fait aucun doute que la division anti-trust du Département de la justice est l'organe de réglementation le plus puissant au pays.

Je dois dire que la déréglementation des transports maritimes aux États-Unis a suivi une voie tout à fait différente de la déréglementation des autres modes de transport. J'ai toujours considéré que la réglementation était le prix à payer pour l'immunité contre les lois anti-trust, et dans le cas des autres modes de transport, lorsqu'on a éliminé la réglementation, on a aussi enlevé l'immunité contre ces lois. Autrement dit, on a d'abord retiré l'immunité contre les lois anti-trust, et ensuite la réglementation. Elle n'était plus nécessaire.

Ce n'est pas ce qui s'est passé avec la loi sur les transports maritimes. Les zones d'immunité contre les lois anti-trust ont été élargies, et on a gardé... Il y a certainement encore une réglementation, mais elle n'est plus aussi étendue. Par exemple, sur la question de la valeur d'un accord de conférence, le fardeau de la preuve échoit maintenant à la commission, et non plus aux participants à l'accord. Ils continuent de jouir de l'immunité contre les lois anti-trust. Ils sont un peu moins réglementés. En outre, les accords peuvent prendre effet après 45 jours. Ils échappent au borbier de la réglementation, à la paperasserie.

M. Forrestall: Vous voulez dire, je suppose, que lorsque l'examen sera terminé, il y en aura peut-être encore moins.

Mme Kanuk: J'en doute. Personne ne prévoit l'abolition de la FMC. Et d'ailleurs, je crois que personne ne le demande. Je n'ai jamais rencontré un expéditeur ou un transporteur qui désire voir abolir le régime de réglementation. Je crois que si vous posez la question à quiconque aux États-Unis, on vous répondra qu'il faut maintenir la FMC. Tout le monde la considère comme une protection.

M. Forrestall: Existera-t-il toujours cette différence?

Mme Kanuk: Je le pense.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Thacker.

M. Thacker: Je voudrais simplement poser une question à propos de la loi de 1984, qui a beaucoup été critiquée et dont on a dit qu'elle devrait être modifiée. Je me demande dans quelle mesure d'autres facteurs entrent en jeu aux États-Unis, notamment l'investissement dans différents ports, le poids des syndicats de débardeurs, et surtout, la question de la propriété étrangère des sociétés de transport. N'y a-t-il pas aux États-Unis des facteurs qui n'existent pas au Canada?

[Text]

Dr. Kanuk: That is hard for me to answer. Although I may be familiar with the U.S. situation, I am not familiar with the Canadian situation.

Mr. Thacker: Can you just describe it for me then? I am not aware of the U.S. situation as to what is happening in terms of a global trend there, say, on foreign ownership. Is that a factor on the 1984 bill?

• 1655

Dr. Kanuk: No, the 1984 bill is a regulatory bill and not a promotional bill. I do not think the ownership of ships is a factor in the bill at all.

Mr. Thacker: Before the 1984 bill, I see we had a certain exemption level. Then the 1984 bill came in and now we are trying, in Bill C-21, to take the next step in terms of making the conferences more competitive. Prior to 1984, we had a certain situation in the U.S. and in Canada. As a result of 1984—or perhaps something else—we here in Canada find there are more containers going through U.S. ports, for example. Seemingly you are telling us the 1984 legislation was bad for the conferences. We do not see that, because more of our goods are going through conferences, which go through U.S. ports.

Dr. Kanuk: That is funny, because I do not know a U.S. port representative who would not make exactly the opposite claim.

Mr. Thacker: Do you mean that more is coming through Canada?

Dr. Kanuk: Yes, absolutely. For every container lost through Montreal, they lose one to Seattle. On the other hand, since ports are definitely geographic entities, I do not think the Port of New York really cares what Seattle is getting. They are concerned with what they are losing.

I do not think I understand your question well. As far as I know, foreign or American ownership of vessels is not a factor in the 1984 act. Certainly U.S. carriers have been experiencing hard times, but I think foreign flag carriers have also. There has been a general shake-out. I have not thought about whether it could be attributed to the 1984 act. I think a lot of it could be poor judgment. Given more freedom, carriers tend to make poor judgments. I use an airline example. When Braniff Airways Inc. had the opportunity to add new routes, they added so many routes they went out of business. I can give many examples of poor judgment. I do not know that I would refer to the 1984 act as being the root cause.

Mr. Thacker: That is my feeling also. I am wondering if this act is all that significant in damaging conferences. I wonder if there are not a bunch of other factors, probably equally important or even more important. Why should

[Translation]

Mme Kanuk: Il m'est difficile de vous répondre. Je connais bien la situation aux États-Unis, mais je ne suis pas au courant de la situation canadienne.

M. Thacker: Pouvez-vous alors me la décrire? Je ne sais pas, par exemple, quelle est la tendance générale aux États-Unis en matière de propriété étrangère. Cela a-t-il pesé dans la loi de 1984?

Mme Kanuk: Non, la loi de 1984 vise à l'encadrement, et non à la promotion. Je ne pense pas que la question de la propriété des navires ait été un facteur.

M. Thacker: Avant l'adoption de la loi de 1984, il y avait un certain niveau de dérogation. Puis le projet de loi de 1984 a été promulgué, et nous essayons maintenant, avec le projet de loi C-21, d'aller plus loin dans la compétitivité des conférences. Avant 1984, il y avait aux États-Unis et au Canada une situation donnée. En conséquence de cette loi, ou peut-être pour d'autres raisons—nous, Canadiens, trouvons qu'un plus grand nombre de conteneurs transitent par les ports américains. Vous semblez dire que la loi de 1984 a fait du tort aux conférences. Ce n'est pas notre avis, puisque davantage de marchandises passent par les conférences maritimes qui transitent par les ports américains.

Mme Kanuk: C'est drôle, car je ne connais pas un seul représentant de port américain qui ne prétende exactement le contraire.

M. Thacker: Vous voulez dire que davantage de marchandises passent par le Canada?

Mme Kanuk: Oui, absolument. Pour chaque conteneur détourné sur Montréal, ils en perdent un en faveur de Seattle. Par ailleurs, comme les ports sont des entités géographiques, je ne pense pas que le port de New York se préoccupe de savoir ce qui passe par Seattle. Ce qui les intéresse, c'est de savoir ce qu'ils perdent.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question. A ma connaissance, la question de la propriété américaine ou étrangère des navires n'entrait pas en ligne de compte dans la loi de 1984. Il est certain que les transporteurs américains ont connu des temps difficiles, mais c'est vrai aussi des transporteurs étrangers. Il y a eu une restructuration générale. Je ne me suis pas demandé si cela pouvait être imputé à la loi de 1984. Je crois que cela vient surtout de mauvaises décisions. Quand on leur laisse davantage de liberté, les transporteurs ont tendance à prendre de mauvaises décisions. Je vais prendre un exemple dans les transports aériens. Lorsque Braniff Airways Inc. a eu la possibilité d'ajouter de nouvelles destinations à son réseau, elle en a ajouté tellement qu'elle a fait faillite. Je pourrais vous donner de nombreux exemples de ce genre. Je ne pense pas que la loi de 1984 en soit à l'origine.

M. Thacker: C'est également mon avis. Je me demande si ce projet de loi peut vraiment faire beaucoup de tort aux conférences maritimes. Je me demande s'il n'y a pas toutes sortes d'autres facteurs au moins aussi importants,

[Texte]

we be trying to protect conferences, or anyone, from themselves? If Braniff makes these types of decisions, surely Braniff and its shareholders should have to live with the consequences.

Dr. Kanuk: I am speaking to you as a professor of marketing. The only concern should be the well being of the nation's international commerce and therefore the well being of the shippers. I know there are shippers behind me who must be saved from themselves.

Mr. Thacker: That is precisely the point. We are Canadian legislators. We have a designated body under the statute. The Canadian Shippers' Council represents over 95% of the shippers in this country. They tell us they represent the large shipper and the small shipper. They have some very set ideas on this. It seems to me we have to give their evidence a lot of weight.

Dr. Kanuk: I ask whether it is 95% of the shippers or 95% of the volume. There is a big difference.

Mr. Thacker: We will find that out.

Dr. Kanuk: As a legislative body, do you want to provide opportunity for small and medium-sized shippers to grow? In the United States there is a very concerted effort to get small and mid-sized shippers into the export field or to increase their participation in the export field. We feel it is absolutely critical, in order to correct our severe balance-of-payments deficit, to get more people involved.

• 1700

The small and medium-sized shipper—I should not say “shipper”—manufacturer feels safer in a totally domestic environment. They can kind of control their merchandise; they have access to the court and they know the system. It is scary to go out there into foreign markets and not know how to cope. That is why I say even the small shippers' associations really are not able to negotiate the ropes, if you will, much less the rates.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, is this the proper policy instrument to use to protect that small shipper? This policy route in effect gives exemption from the Competition Act to primarily foreign-owned ship owners and carriers.

Surely small shippers can be protected by coming together in consortiums for purposes of export, getting together and negotiating with the conference in an open market. Why do you feel this is the instrument to protect the small shipper?

Dr. Kanuk: Number one, the small shipper has neither the time, the money, the know-how nor the infrastructure to do all of this. He is too concerned with day-to-day operations. It is only the major shipper who can afford to have a staff that does nothing but lobby or engage in these kinds of negotiations.

[Traduction]

sinon plus. Pourquoi devrions-nous chercher à protéger les conférences maritimes, ou quiconque, malgré elles? Si Braniff prend ce genre de décision, il me semble que Braniff et ses actionnaires doivent en supporter les conséquences.

Mme Kanuk: Je vous parle en tant que professeur de marketing. Le seul souci devrait être la santé du commerce international de la nation et, par conséquent, celle des expéditeurs. Je sais qu'il y a derrière moi des expéditeurs qu'il faut sauver malgré eux.

M. Thacker: C'est bien là la question. Nous sommes des législateurs canadiens. La loi prévoit un organe de représentation. Le Conseil des expéditeurs canadiens représente plus de 95 p. 100 des expéditeurs dans notre pays. Il y représente, dit-il, les gros comme les petits expéditeurs. Il a des idées très arrêtées sur la question. Il me semble que nous devons lui prêter une oreille très attentive.

Mme Kanuk: Je voudrais savoir s'il représente 95 p. 100 des expéditeurs ou 95 p. 100 du volume. Ce n'est pas la même chose.

M. Thacker: Nous nous renseignerons.

Mme Kanuk: En tant qu'organe législatif, voulez-vous donner la possibilité aux petits et moyens expéditeurs de s'agrandir? Aux États-Unis, on fait un effort concerté pour encourager les petits et moyens expéditeurs à se lancer dans l'exportation ou à y devenir plus actifs. Nous estimons que c'est absolument essentiel si nous voulons redresser le grave déséquilibre de notre balance des paiements.

Le petit et moyen expéditeur—je ne devrais pas dire «expéditeur», mais plutôt fabricant—est plus à l'aise sur le marché national. Il peut en quelque sorte contrôler sa marchandise; il a accès aux tribunaux, il connaît le système. L'idée de se lancer sur des marchés étrangers, où l'on ne sait pas comment se débrouiller, est effrayante. C'est pourquoi je dis que même les associations de petits expéditeurs ne sont pas véritablement en mesure de négocier les conditions, encore moins les taux.

M. Thacker: Monsieur le président, ce texte est-il bien choisi pour protéger le petit expéditeur? Cet instrument exempté en fait essentiellement les armateurs et transporteurs étrangers des dispositions de la Loi sur la concurrence.

Les petits expéditeurs peuvent certainement se protéger en formant des consortiums d'exportation, en s'unissant pour négocier avec une conférence maritime sur un marché libre. Pourquoi estimez-vous que c'est dans ce texte qu'il faut protéger le petit expéditeur?

Mme Kanuk: Premièrement, le petit expéditeur n'a ni le temps, ni l'argent, ni la compétence, ni l'infrastructure nécessaires pour le faire. Il a trop à faire à travailler au jour le jour. Seul le gros expéditeur peut se permettre d'avoir à son service des gens dont la seule responsabilité est de faire du lobbying ou de négocier.

[Text]

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Redway): With the indulgence of the committee, perhaps I could ask a question or two of the witness.

Prof. Sletmo indicated that he had been asked to come to the hearing by the conferences. Was that the case with you as well?

Dr. Kanuk: I received a phone call from a law firm and I made very clear that I would be happy to speak with them and that they were paying me for my time. All right? The paltry sum involved is really not enough for me to in any way compromise my integrity. I have a very good reputation and I am here because I felt strongly about the issue.

The Acting Chairman (Mr. Redway): I understand. Are you aware whether the law firm acts for the conferences or not?

Dr. Kanuk: Yes, they act for the conference. I have found that out.

The Acting Chairman (Mr. Redway): The second area of questioning has to do with confidentiality. You were here this morning, I understand—

Dr. Kanuk: Not here, but I was in the Senate.

The Acting Chairman (Mr. Redway): I see. We had some evidence this morning from the Canadian Shippers' Council with respect to the question of confidentiality of contracts, that actually that would be a benefit to the small and medium-sized business you were commenting on. You indicated this was a big shippers' bill.

My understanding of the evidence that was given this morning by Mr. Dickson, I believe, of the Canadian Shippers' Council was to the effect that a small business would be able to negotiate a confidential contract and then, because it was confidential, the carrier would not have to pass on the same sort of benefit to the big shipper and in that way there would be an actual benefit for small and medium-sized business. Would you comment on that, please?

Dr. Kanuk: I think that is a hilarious scenario. I really do. I can see a shoe-lace manufacturer who has a container a year negotiating such a low contract that we must not let Du Pont hear of it because Du Pont will want the same contract.

• 1705

Is it not a lot more likely that General Electric will negotiate a really good contract that they do not want anyone else to know about? The small shipper would have absolutely no clue as to what to ask. I commented to someone this morning that I was a lot more comfortable in the United States with airline regulation. I knew that no matter which carrier I called, I was getting the best price. It disturbs me greatly to find out that the person sitting in the seat next to me paid half of what I paid, or

[Translation]

M. Thacker: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Redway): Si les membres du Comité le permettent, je voudrais poser une ou deux questions au témoin.

M. Sletmo a dit que ce sont les conférences maritimes qui lui ont demandé de venir témoigner. Est-ce également votre cas?

Mme Kanuk: J'ai reçu un appel d'un cabinet d'avocats, et j'ai dit clairement que je serais très heureux de leur parler et qu'ils devaient me payer pour mes services. D'accord? La misérable somme qu'ils m'ont versée ne peut en aucun cas compromettre mon intégrité. J'ai une excellente réputation, et je suis ici parce que la chose m'intéresse vraiment.

Le président suppléant (M. Redway): Je comprends. Savez-vous si ce cabinet d'avocats représente les conférences maritimes?

Mme Kanuk: Oui, ils représentent les conférences maritimes. Je l'ai appris.

Le président suppléant (M. Redway): Je voudrais maintenant vous poser une question sur le caractère confidentiel des contrats. Vous étiez présent ce matin, je crois. . .

Mme Kanuk: Non, pas ici, mais j'étais au Sénat.

Le président suppléant (M. Redway): Je vois. Nous avons entendu ce matin les représentants du Conseil des expéditeurs canadiens, qui nous ont dit à propos du caractère confidentiel des contrats que cela pouvait être un avantage pour ces petites et moyennes entreprises dont vous parliez. Vous avez dit que ce projet de loi favorise les gros expéditeurs.

Si j'ai bien compris ce que nous a dit ce matin M. Dickson, je crois, du Conseil des expéditeurs canadiens, une petite entreprise serait en mesure de négocier un contrat confidentiel, et le transporteur ne serait pas tenu d'accorder les mêmes avantages à un gros expéditeur, puisque le contrat serait confidentiel, ce qui représenterait un véritable avantage pour les petites et moyennes entreprises. Qu'en pensez-vous?

Mme Kanuk: C'est hilarant. Vraiment. J'imagine un fabricant de lacets qui expédie un conteneur par an obtenir un contrat tellement favorable qu'il ne faut pas que Du Pont en ait vent, car il pourrait exiger la même chose.

N'est-ce pas plutôt que la Générale Electricque négociera un très bon contrat et qu'elle ne veut pas que personne d'autre le sache? Le petit expéditeur n'aura aucune idée de ce qu'il peut demander. J'ai dit à quelqu'un ce matin que les règlements aériens aux États-Unis m'inquiétaient beaucoup moins. Je savais que quel que soit le transporteur que j'appellerais, j'obtiendrais les meilleurs prix. Je m'inquiète du fait que la personne qui s'assoit à côté de moi dans l'avion paie la moitié de ce que je paie.

[Texte]

that if I had used another carrier I would have saved a great deal of money. I really like the idea that there is one rate.

The Acting Chairman (Mr. Redway): The other comment made by Mr. Dickson of the shippers' council in relation to confidential contracts was that although there was a restriction in the United States about confidential contracts, that Canadian shipper could actually contract on a confidential basis with an American carrier or an American conference because there was no restriction that applied to Canadian shippers. Is that your understanding of the situation?

Dr. Kanuk: As far as I know, our regulation applies to U.S. commerce. It cannot apply extra-territorially.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Could you comment on confidentiality, as it might apply in the U.S. and Canada?

Dr. Kanuk: I think that if Bill C-21 is enacted as it presently stands, carriers and the conferences will move to more comfortable climes, so to speak. The Canadian shipper will continue to use the American carrier, taking advantage of what may be a loophole in the American law and simply divert cargo. I suspect that many U.S. shippers are presently diverting cargo, coming to Canada where they can evade some of the more restrictive clauses in the U.S. law. I suspect that will go the other way.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Are you aware of whether there is any documented evidence of American shippers coming to Canada to deal with Canadian carriers?

Dr. Kanuk: I have seen various statistics on which ports U.S. cargo moves through. I could not cite the statistics. But there are statistics because I have testified in congressional hearings concerned with closing off the Canadian gateway.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Our next witness is Mr. Ron Gottshall.

Mr. R. Gottshall (Associated Conferences Secretariat; Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement): I am managing director of the Transpacific Westbound Rate Agreement. The Associated Conference Services represents our office in eastern Canada, where we house our eastern Canada voting group. My experience in transportation goes back some 32 years and includes rail and motor carriage. The 23 years before I joined the TWRA a year and a half ago was with Sea-Land Service.

[Traduction]

ou que si j'avais utilisé un autre transporteur j'aurais pu épargner bien davantage. J'aime bien cette idée d'un seul tarif.

Le président suppléant (M. Redway): M. Dickson du Conseil des expéditeurs a fait la remarque suivante au sujet des contrats confidentiels: bien qu'il y ait des restrictions aux États-Unis au sujet des contrats confidentiels, l'expéditeur canadien peut de fait conclure un contrat sur une base confidentielle avec un transporteur américain ou une conférence maritime américaine car aucune limite n'est imposée aux expéditeurs canadiens. Est-ce de cette façon que vous voyez la situation?

Mme Kanuk: Que je sache, notre règlement s'applique au commerce américain. Il ne s'applique pas sur le plan extraterritorial.

Le président suppléant (M. Redway): Pouvez-vous nous parler du caractère confidentiel, qui peut s'appliquer à la fois aux États-Unis et au Canada?

Mme Kanuk: Si le projet de loi C-21 était adopté sous sa forme actuelle, les transporteurs et les conférences maritimes pourraient oeuvrer dans des milieux beaucoup plus confortables pour ainsi dire. L'expéditeur canadien continuera d'utiliser le transporteur américain et de profiter d'une échappatoire pour détourner tout simplement les cargaisons. Je me doute qu'actuellement de nombreux expéditeurs américains détournent les cargaisons, et qu'ils viennent au Canada pour échapper à des clauses plus restrictives de la loi américaine. J'ai le sentiment que cela se fera dans l'autre sens.

Le président suppléant (M. Redway): Croyez-vous qu'il y a des preuves que les expéditeurs américains viennent au Canada traiter avec les transporteurs canadiens?

Mme Kanuk: J'ai vu diverses statistiques sur les ports par où passent les cargaisons américaines. Je ne saurais vous les donner toutefois, mais il y a des statistiques qui existent, car j'ai témoigné lors d'audiences du Congrès concernant la fermeture de cette porte ouverte au Canada.

Le président suppléant (M. Redway): Le prochain témoin sera M. Ron Gottshall.

M. R. Gottshall (Associated Conferences Secretariat, administrateur délégué du Transpacific Westbound Rate Agreement): Je suis administrateur délégué du *Transpacific Westbound Rate Agreement*. Nous sommes représentés dans l'est du Canada par l'*Associated Conferences Services* qui abrite notre groupe ayant droit de vote dans l'est du Canada. J'ai quelque 32 ans d'expérience dans le domaine des transports, y compris dans le transport ferroviaire et routier. Avant de faire partie du TWRA, pendant 23 ans, j'étais avec Sea-Land Service.

• 1710

I might add that just about all of my experience has been in the Pacific trades, which according to the last time I read some statistics were in the neighbourhood of 20%

Mon expérience est presque exclusivement dans le domaine du commerce sur la côte du Pacifique, et la dernière fois que j'ai lu des statistiques au sujet de ce

[Text]

of the world's water-borne commerce. Canada is certainly a major portion of that trade, along with the United States. I feel as though, at least in our group, we have a deep involvement in terms of what happens to this bill.

First of all, the TWRA currently grants independent action on 10 days' notice to its member lines. The TWRA covers all of Canada and the United States via all coasts to everything in Asia, from Siberia to Burma. This basically covers all of your major countries in northern Asia and certainly in southern Asia—Singapore, Philippines, Indonesia, Thailand, as well as the traditional Japan, Korea, etc.

As far as I can tell, we are the largest conference in the world now. In our particular trade we do have about 66% of the capacity. That is on a macro basis, because with that kind of diversity capacity will vary between certain port pairs, and we have ups and downs in that. At this time we have more capacity in California to Japan, for example, than we do from the northwest to Singapore. Northwest to Singapore you cannot get any space. California to Japan you can get plenty of space.

Our agreement had individual line service contracts until January of 1986, at which time we took the option available to us under the U.S. Shipping Act and decided to prohibit individual service contracts, although we do have the facility for the TWRA to negotiate service contracts on behalf of the member lines. Thus far, we have not had any service contracts negotiated on that basis, but we do have the capability of doing that.

Our experience with service contracts was at best poor. Individual service contracts were essentially nothing more than price-cutting mechanisms and we are still living with some of the results of service contracts put into effect over a year and a half, two years, ago. We feel that what they have done to our rate structure is devastating.

Service contracts not only affect the carrier and the shipper involved in the contract in the case of individual contracts, they also affect like shippers, particularly in the trades from the U.S. and Canada, which are basically raw material and semi-manufactured goods.

The price gets set by the service contract price and another shipper has to meet that, the carriers have to go down and meet that level of rate, and it artificially depresses the rate structure. Right now our rates are coming back very, very slowly. I would say that on a good

[Translation]

commerce, il représentait près de 20 p. 100 du commerce mondial transporté par voie fluviale. Le Canada représente certainement une partie importante de ce commerce, avec les États-Unis. J'ai le sentiment, du moins pour ce qui est de notre groupe, que nous avons beaucoup à dire sur ce qu'il adviendra de ce projet de loi.

Premièrement, le TWRA accorde actuellement des mesures distinctes, à 10 jours d'avis, à ses lignes membres. Le TWRA couvre tout le Canada et les États-Unis via toutes les côtes vers tout endroit en Asie, de la Sibérie à la Birmanie. De façon générale, cela couvre tous les pays importants du nord de l'Asie et certainement du sud de l'Asie, Singapour, les Philippines, l'Indonésie, la Thaïlande, de même que le Japon traditionnel, la Corée, etc.

Autant que je sache, nous sommes la conférence maritime la plus importante au monde actuellement. Pour notre commerce particulier seulement, nous représentons quelque 66 p. 100 de la capacité totale. Ceci est établi sur une base macro, car avec ce genre de diversité, la capacité peut varier entre certains ports appariés, car nous connaissons sur ce plan des hauts et des bas. Nous connaissons en ce moment-ci une capacité plus élevée de la Californie vers le Japon, par exemple, que ce n'est le cas du secteur nord-ouest vers Singapour. Dans ce dernier cas, on ne peut tout simplement pas obtenir d'espace. Il y a beaucoup d'espace par ailleurs de la Californie vers le Japon.

Notre entente prévoyait des contrats d'exclusivité jusqu'en janvier 1986, et à cette date nous avons choisi l'option qui nous était offerte en vertu de la *U.S. Shipping Act* pour décider d'interdire ces contrats d'exclusivité limitée, bien que nous puissions dans le cas du TWRA négocier des contrats d'exclusivité limitée au nom des lignes membres. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas conclu de contrats d'exclusivité limitée sur cette base, mais nous avons la possibilité de le faire.

Notre expérience a été assez mauvaise sur le plan des contrats d'exclusivité limitée. Les contrats d'exclusivité limitée individuels n'étaient essentiellement pas autre chose que des mécanismes de réduction de prix, et nous devons toujours subir les effets des contrats d'exclusivité qui sont entrés en vigueur il y a un an et demi, et deux ans. Ces contrats ont eu des effets dévastateurs sur notre structure tarifaire.

Les contrats d'exclusivité limitée influencent non seulement le transporteur et l'expéditeur parties au contrat dans le cas des contrats individuels, mais ils touchent également les expéditeurs, surtout dans le commerce provenant des États-Unis et du Canada, qui transportent surtout du matériel brut et des biens semi-manufacturés.

Les prix sont établis par les contrats d'exclusivité limitée et un autre expéditeur doit en tenir compte: des transporteurs doivent donc diminuer leurs tarifs pour respecter ce niveau artificiel, et la structure tarifaire est donc ainsi réduite artificiellement. Pour le moment, nous

[Texte]

day we are probably at about 1980 levels, perhaps, at a time when costs have gone up substantially.

I might also add that in the westbound trade, which is the export trade, none of the carriers anticipate making fully allocated costs in this trade. The nature of the cargo dictates that the trade itself is one in which you work for an acceptable contribution to the round-trip voyage. The rate levels here just simply will not make it in the outbound.

The inbound trade, where you have manufactured goods which have the capability of standing higher prices by virtue of their value, is where the money is made. In the outbound trade it is just simply a case of trying to meet shippers' needs and trying to get as much as you can and still see the cargo flow freely.

• 1715

Contrary to some of the allegations made in the form of evidence this morning, we do have a high regard for the small shipper. We have a high regard for the large shipper. We have a high regard for every shipper. If cargo does not move we are the loser.

We deal in an industry that, as Professor Sletmo indicated correctly, is very high in fixed costs. Our fixed costs today are anywhere between 75% to 90%, depending on whether you count labour contracts that are fixed in with your fixed costs. When break-bulk ships were around, it was 25% fixed costs and 75% variable. You could lay up a ship; you could not call. Nowadays the system runs and it runs day and night 365 days a year.

This is one of the reasons carriers are so quick to fall into some of the traps laid; this is why they are so quick to sign up on things that do not seem to make good sense. They are faced with almost a perishable product in that every day some 4,000 containers going to Asia become available. If they are not filled, they never will be filled.

This system can last for a while at very depressed rates on the round trip because we also have to deal with the imports. But in the long term, the people who provide those services simply will not stay in the trade and other people will not come in to fill the spot until the rates rise again. You may end up with gaps in your export as well as in your import because of lack of space.

These are things we have said may happen. Perhaps the best evidence today is that in the last 22 months, there has not been a single new entry in the transpacific trade. During this period of time, I recall that we have lost eight

[Traduction]

tarifs se remettent très très lentement. J'ajouterais que lors d'une bonne journée nous en sommes probablement au niveau de 1980, peut-être, à une époque où les coûts avaient augmenté de façon substantielle.

J'ajouterais aussi que pour le commerce vers l'Ouest, c'est-à-dire le commerce d'exportation, aucun des transporteurs ne prévoit de rencontrer pleinement les coûts. La nature de la cargaison fait que le commerce lui-même exige qu'on travaille pour obtenir des contributions acceptables pour le voyage aller et retour. Les niveaux tarifaires ne le permettent tout simplement pas pour l'extérieur.

Le commerce intérieur, pour les biens manufacturés qui peuvent tenir des prix plus élevés à cause de leur valeur, nous permet de faire de l'argent. Quant au commerce extérieur, il faut essayer tout simplement de répondre aux besoins des expéditeurs et essayer d'obtenir autant qu'on peut en se rendant compte toujours que la cargaison s'écoule librement.

Contrairement à ce que certains ont laissé entendre ce matin dans leurs témoignages, nous avons beaucoup d'admiration pour le petit expéditeur. Nous en avons également pour le gros expéditeur. De fait, nous admirons tout expéditeur. Si les cargaisons ne sont pas transportées, nous sommes les perdants.

Nous oeuvrons dans une industrie où, comme l'a souligné à juste titre le professeur Sletmo, les frais fixes sont très nombreux. Nos frais fixes aujourd'hui se situent entre 75 p. 100 et 90 p. 100, selon qu'on tient compte des contrats de main-d'œuvre qui sont établis en même temps que les frais fixes. À l'époque des navires qui disposaient d'une partie du chargement, les frais fixes étaient de 25 p. 100 et les frais variables de 75 p. 100. On pouvait désarmer un navire et ne pas le rappeler. Aujourd'hui, le système fonctionne jour et nuit, 365 jours par année.

C'est une des raisons pour lesquelles les transporteurs tombent si facilement dans les pièges tendus, c'est la raison également pour laquelle ils signent si rapidement des contrats qui n'ont pas tellement de sens. Ils se trouvent presque comme devant des denrées périssables en ce sens que presque chaque jour quelque 4,000 conteneurs vers l'Asie deviennent disponibles. S'ils ne sont pas remplis, ils ne le seront jamais.

Ce genre de système peut exister pendant un certain temps avec des tarifs très bas pour des voyages aller-retour, car nous devons également nous occuper des importations. À long terme, ceux qui offrent ces services ne peuvent tout simplement pas demeurer dans ce commerce, et personne ne viendra les remplacer tant ce que les tarifs n'augmenteront pas. Il est donc possible que le manque d'espace nous mette dans l'impossibilité de faire face aux exportations et aux importations.

Nous avons prédit que ce genre de chose pouvait arriver. La meilleure preuve en est peut-être qu'au cours des 22 derniers mois, personne de nouveau n'est entré dans le commerce transpacifique. Pendant cette période, si

[Text]

carriers. The little bit of additional capacity that has come in has been from existing carriers, which shows the tendency to oligopoly, which we have talked about. So I think conferences need some protection.

Before I finish, while I think about it, I would also like to put it in perspective of money. I think when people start talking about what you make in the trade and the vast profits and everything, the total transpacific trade in terms of revenue eastbound and westbound for all of the carriers, conference and non-conference from U.S. and Canada, probably does not exceed \$6.5 billion a year.

I will put it in another perspective. This was one-third of the November balance of payments deficit in the United States: one-third of one month's deficit. In Canada here I suspect the Canadian freight bill in the liner segment of the trade, which is the common carriage sector, is somewhere in the vicinity of \$1 billion for both imports and exports. We are a very critical part of the business, because without transportation nothing moves. It is the critical element that moves things from place to place. We need some help, but I am not sure how much we need.

With this, I would like to answer any questions you might have.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much indeed, Mr. Gottshall. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I want to thank you, Mr. Gottshall, for coming to this legislative committee and for presenting a submission. On page 2 of your submission, you say the general thrust of Bill C-21 runs contrary to the spirit of *Freedom to Move*. If we continue through there where the government favours less government intervention, you say Bill C-21 moves in the opposite direction by increasing government intervention. Would you elaborate on this, please?

Mr. Gottshall: *Freedom to Move* was essentially a domestic document that concerned origins and destinations in Canada. It also took the government basically out of the business of trying to deal with it. As we get into Bill C-21, we have international effort. Canada is only one end of the line, with trading nations on the other.

To the extent there is interference in the terms of how you deal in your bilateral arrangements with Canada-Japan, Canada-Taiwan, whatever it happens to be, it is done first through government intervention by the process of this bill. You are creating rules that are different from the rules they have. For example, both Japan and Taiwan, and even Korea, have marine transportation laws. The one in Japan in fact almost looks like the old U.S. Shipping Act of 1916. It is styled a little differently, applies only to

[Translation]

je me souviens bien, nous avons perdu huit transporteurs. La capacité additionnelle minime que nous avons connue vient des transporteurs actuels, ce qui révèle une tendance à l'oligopole, que nous avons déjà mentionné. Par conséquent, les conférences maritimes doivent être protégées.

Avant de terminer, et pendant que j'y pense, j'aimerais également vous parler de la situation financière. Lorsque des gens commencent à parler de l'argent qu'on fait dans ce commerce, des gros profits, et de tout le reste, je réponds que pour l'ensemble du commerce transpacifique, vers l'Est et vers l'Ouest les recettes de tous les transporteurs, appartenant ou non aux conférences maritimes des États-Unis et du Canada, ne dépassent probablement pas 6.5 milliards de dollars par année.

Abordons la situation d'un autre aspect. Cela représente un tiers du déficit de la balance des paiements des États-Unis pour novembre, donc le tiers du déficit d'un mois. Au Canada, j'estime que la facture pour les marchandises canadiennes transportées par les navires de ligne, c'est-à-dire le secteur de transport régulier, s'élève à environ un milliard de dollars à la fois pour les importations et les exportations. Nous constituons un élément très critique de l'entreprise, car sans transports, rien ne bouge. Cet élément critique permet de transporter les choses d'un endroit à un autre. Il faut qu'on nous aide, mais je ne sais pas exactement de quel montant nous avons besoin.

Je vais tenter de répondre du mieux que je peux à vos questions.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup monsieur Gottshall. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Je vous remercie, monsieur Gottshall, d'avoir présenté cet exposé devant le comité législatif. Vous dites à la page 2 de votre mémoire que de façon générale le projet de loi C-21 va à l'encontre de l'esprit du document *Aller sans entraves*. Si nous continuons, dans la ligne préconisée par le gouvernement, à moins favoriser l'intervention gouvernementale, le projet de loi C-21, selon vous, va à contre-courant et augmente cette intervention. Voulez-vous nous donner plus de détails?

M. Gottshall: Le document *Aller sans entraves* était essentiellement un document interne sur les points de départ et de destination du transport au Canada. Il prévoyait aussi que le gouvernement se retirerait de ce domaine. Le projet de loi C-21 prévoit un effort international. Le Canada est à une extrémité, les nations commerçantes se trouvant à l'autre bout.

Dans la mesure où le gouvernement intervient sur la façon de procéder lors d'arrangements bilatéraux entre, par exemple le Canada et le Japon, ou le Canada et Taiwan, cela se fait au départ par l'intervention gouvernementale en vertu de ce projet de loi. Vous créez des règles qui sont différentes de celles qui existent déjà. Par exemple, le Japon et Taiwan, et même la Corée, ont des lois sur le transport maritime. La loi japonaise ressemble presque à l'ancienne *U.S. Shipping Act* de 1916.

[Texte]

conferences, but it is a passive type of bill. This becomes very active with the requirements of independent action, with the requirements for no loyalty contracts, with the requirements for independent action on service contracts. I think all of those things are government interference in commercial traffic.

[Traduction]

Son style est quelque peu différent, elle s'applique seulement aux conférences maritimes, mais il s'agit d'un projet de loi passif. Avec cette loi, nous avons affaire à des dispositions très actives avec les exigences de mesures distinctes, d'absence de contrats d'exclusivité, et de mesures distinctes relatives aux contrats d'exclusivité limitée. Tout cela représente des ingérences gouvernementales dans le trafic commercial.

• 1720

As I say, in Canada, when the origin and destination is within your own country, you are entitled to do anything you want. When it gets international I think is another problem.

Mr. Robichaud: How will it hurt Canadian trade and Canadian shippers if we are different from our other trading partners, other than the U.S.?

Mr. Gottshall: The way it will ultimately affect you, at least in my opinion, is that shipping lines are in business to make a profit. If that profit does not materialize in the trade they are in, they will move their assets some place else, they will not put additional assets in if the trade expands, or they will move the cargo over other ports. They will do something to enhance the profit picture.

As I say, it is confined. There are options available to carriers that will ultimately affect the shipping public if carriers cannot make a profit in the trade.

Mr. Robichaud: You see Bill C-21 influencing the profit picture of the carriers.

Mr. Gottshall: Dramatically. Bill C-21, in my opinion. . . As Prof. Kanuk said earlier, if you want to kill a conference, why do you not just come out and say this is a conference-killing bill?

Independent action on service contracts will surely kill the conference structure. It was alleged this morning, I think, or a little while ago. . . In fact I think the chairman asked why it should not be confidentiality, because it is already available. There is a big distinction. One of the things I recalled that the Canadian Shippers' Council tried to get clarified is that there would be no disclosure of anyone to the terms. At least in those service contracts in the United States involving Canadian cargo or those service contracts in the United States involving what we call exempt commodities or open rates, the terms and conditions may not be known to the general public, but they are known to each carrier. I understand this is one thing the Canadian Shippers' Council wants to try to prevent. The statement was therefore not quite correct. Today competitors within a conference know what the terms and conditions of the service contracts are. They would try to strike it down, which at that point would make it very difficult to gauge what was really necessary in a trade and what the real deal was. In my opinion it would disadvantage competing shippers substantially.

Je le répète, au Canada, lorsque l'origine et la destination se trouvent dans notre propre pays, on a le droit de faire tout ce qu'on veut. S'il s'agit de transport international, c'est un autre problème.

M. Robichaud: Comment cela peut-il être nuisible au commerce canadien et aux expéditeurs canadiens si nous sommes différents de nos partenaires commerciaux autres que les États-Unis?

M. Gottshall: La façon dont vous serez touchés finalement, du moins à mon avis, c'est que la ligne maritime existe pour faire des profits. Si ce profit ne se matérialise pas là où elles font du commerce, elles déplaceront leurs actifs ailleurs, elles ne vont pas investir davantage ou elles transporteront leur cargaison vers d'autres ports. Elles prendront des mesures pour améliorer les profits.

Je l'ai déjà dit, c'est une situation restreinte. Les transporteurs qui ne peuvent réaliser de profits dans le commerce, ont à leur disposition des moyens qui finiront par toucher les expéditeurs.

M. Robichaud: Vous êtes d'avis que le projet de loi C-21 améliorera les profits des transporteurs.

M. Gottshall: Très sérieusement. À mon avis, le projet de loi C-21. . . Comme l'a dit le professeur Kanuk plus tôt, si on veut tuer une conférence maritime, pourquoi ne pas tout simplement dire publiquement qu'il s'agit d'un projet de loi qui va en ce sens?

Les mesures distinctes relatives aux contrats d'exclusivité limitée porteront certainement un coup mortel aux conférences maritimes. On a prétendu ce matin, je crois, ou un peu plus tôt. . . De fait, je crois que le président a demandé pourquoi ce ne serait pas fait confidentiellement, étant donné que cela existe déjà. La distinction est importante. Si je me souviens bien, une des choses que le Conseil des expéditeurs canadiens a demandé de préciser est qu'il n'y aurait pas de divulgation des conditions de la part de quiconque. Dans le cas des contrats d'exclusivité limitée passés aux États-Unis, qui touchent les cargaisons canadiennes, ou les contrats d'exclusivité limitée passés aux États-Unis, qui comprennent ce que nous appelons des denrées exemptées ou des taux libres, les modalités ne sont peut-être pas connues du public en général, mais elles le sont de chaque transporteur. C'est une des choses qu'à mon avis le Conseil des expéditeurs canadiens veut essayer d'empêcher. Par conséquent, la déclaration n'était pas tout à fait juste. Aujourd'hui, les concurrents au sein d'une conférence maritime connaissent les modalités des contrats d'exclusivité limitée. Ils essaieraient de les

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you. Mr. Forrestall, do you have a question?

Mr. Forrestall: I just go back to your suggestion of an amendment to subclause 4(1). Your suggestion is that subclause 4(1) does not apply with respect to the conference agreement, if the parties to the agreement enter jointly into any contract agreement or arrangement with any carrier in Canada, unless entered into pursuant to a service contract. Could you explain to me how that eases the concern you have just expressed to Mr. Robichaud?

Mr. Gottshall: In the United States, and what we currently extend to Canada, basically the conference has the right to regulate a service contract.

Mr. Forrestall: Does this include terms and conditions?

Mr. Gottshall: Yes, terms and conditions or to say that lines can have independent service contracts. We even have the right to say that lines can have independent service contracts and need not report the terms and conditions to the conference; this is within our prerogative today. We have not said that, however. We feel that there are times when service contracts make sense; there are times they do not.

• 1725

One of the things that is an anomaly, a paradox, is that by its very nature a contract implies a *quid pro quo* or a long-standing type of thing that gives advantage and some discrimination. The liner segment of the trade is essentially a common-carrier business. If you want to get into chartering or some other means of transporting your goods, you have every right in the world to go out and charter a ship, take a ship on a long-term basis or do anything else. To try to take the common carriers, the bus lines, as were characterized in a couple of cases, and suddenly turn those into some of special deal... When one guy gets a deal and everybody else has to bear the cost difference, it does not seem to make much sense in the industry. I think I answered your question.

Mr. Forrestall: I know where you are coming from, but as somebody who looks at your last page in vain for a Canadian carrier, you will understand my concern too. I do not want to put the ports of Halifax or Vancouver out of business. I am just a fairly competitive person. We have a lot of shippers who have some problems. They say talking to you people is like talking to the side of a wall.

What about that charge this morning? You were here. They walked in and sat down at a meeting with some

[Translation]

modifier, et à ce moment-là il serait très difficile d'évaluer ce qui était vraiment nécessaire dans un commerce et quelle était la transaction. À mon avis, ce serait très mauvais pour les expéditeurs qui se font concurrence.

Le président suppléant (M. Redway): Merci. Monsieur Forrestall, voulez-vous poser une question?

M. Forrestall: J'en reviens à votre suggestion de modifier le paragraphe 4(1). Vous dites que ce paragraphe ne s'applique pas à l'accord intra-conférence, si les parties à l'accord signent conjointement un accord intra-conférence ou un arrangement avec un transporteur au Canada, à moins que ce soit fait conformément à un contrat d'exclusivité limitée. Pouvez-vous nous dire comment cela apaise l'inquiétude que vous venez d'exprimer à M. Robichaud.

M. Gottshall: Aux États-Unis, et actuellement également au Canada, la conférence maritime a fondamentalement le droit de réglementer un contrat d'exclusivité limitée.

M. Forrestall: Est-ce que cela comprend les modalités?

M. Gottshall: Oui, les modalités et le fait de déclarer que les lignes peuvent avoir des contrats d'exclusivité limitée indépendants. Nous avons même le droit de dire que les lignes peuvent avoir des contrats d'exclusivité limitée indépendants sans en révéler les modalités à la conférence maritime; nous avons déjà ce pouvoir. Nous ne l'avons pas dit cependant. Nous sommes d'avis qu'à certains moments les contrats d'exclusivité limitée sont justifiés, et à d'autres moments ils ne le sont pas.

Ce qui est une anomalie, un paradoxe, c'est que de par sa nature même un contrat laisse supposer qu'il y a *quid pro quo* ou quelque chose qui existe déjà depuis longtemps et qui accorde un avantage et exerce une discrimination. Le secteur des navires de ligne dans ce commerce représente essentiellement une entreprise des transporteurs réguliers. Si vous voulez transporter vos biens par navire nolisé ou par tout autre moyen, vous avez tout à fait le droit de nolisier un navire, de réserver un navire à long terme ou de faire autre chose. D'essayer de prendre des transporteurs réguliers, les lignes d'autobus, comme on les a appelées dans quelques cas, pour tout à coup les transformer en quelque chose de spécial... Si quelqu'un obtient une bonne affaire et que tous doivent payer la différence de coût, ça n'a pas beaucoup de sens pour l'industrie. Je crois avoir répondu à votre question.

M. Forrestall: Je sais d'où vous venez, mais comme quelqu'un qui cherche en vain dans la dernière page de votre exposé un transporteur canadien, vous comprendrez mon inquiétude. Je ne veux pas que les ports de Halifax ou de Vancouver se trouvent sans activité. Je suis simplement une personne qui désire une concurrence juste. Nous avons beaucoup d'expéditeurs qui ont de la difficulté. Ils nous disent que vous parler c'est comme s'adresser à un mur.

Que faites-vous de l'accusation qui a été portée ce matin? Vous étiez ici. Ils se sont présentés et ont assisté à

[Texte]

conference. In your experience, has this ever happened? The meeting was convened and it was indicated to the shippers that we have met. We have now complied with the requirement, the meeting is adjourned and that is it? Has anything like that ever happened to you in your experience?

Mr. Gottshall: Not with this particular shippers' council.

Mr. Forrestall: Has it happened with other shippers' councils? Confess. Tell us the whole story.

Mr. Gottshall: It is sort of funny. When you deal with the Canadian Shippers' Council, you are dealing with a group which has a general interest in what is being done in the trade, representing the general interests of people, but not the specific interests. A movement of peat moss from Halifax is a very personal thing to the peat moss shipper if it is going to Japan. Suddenly that gets buried in general conversation.

We have had a record of trying to deal with individual groups. We think it is far more effective to deal with different major shippers and specific shipping groups because that is where the work gets done. We deal with Cuama, the asbestos people. In the States, we have several different groups. Frankly, that type of thing appeals to me, but shippers' councils are such a general thing. Even if you look at their membership list, it is a bunch of associations. I cannot say I have talked to that shipper or to that particular association about a particular problem.

Mr. Forrestall: You are suggesting something very alarming, that you do not accept the status or the legitimacy of the Canadian Shippers' Council.

Mr. Gottshall: The Canadian Shippers' Council is certainly a legitimate organization. It has been designated. In my personal perspective, I just question if that is the right place to sit down and discuss rates.

Mr. Forrestall: That is an interesting response.

Mr. Gottshall: I am willing to discuss rates with anybody, if you can have a meaningful discussion on a particular thing.

Mr. Forrestall: I do not want to pursue this.

Our interpretation section states:

"Designated shipper group" means an organization or association of shippers that the Minister of Transport designates as representing, in the opinion of the Minister of Transport, for the purpose of this Act, the interests of those shippers;

Could I ask you to comment on the acceptability of that? There may be a hell of a lot of merit in what you are suggesting. Something as simple as this might be key to a lot of frustrations and problems. Could you comment on

[Traduction]

une séance lors d'une conférence maritime. A votre avis, est-ce que cela s'est déjà produit? La séance avait été prévue et les expéditeurs que nous avons rencontrés en avaient été informés. Nous avons donc respecté l'exigence, la séance est ajournée et c'est tout? Est-ce que cela s'est déjà produit à votre avis?

M. Gottshall: Pas pour ce conseil d'expéditeurs en particulier.

M. Forrestall: Est-ce que ça s'est produit pour d'autres conseils d'expéditeurs? Dites-le. Racontez-nous toute l'histoire.

M. Gottshall: C'est assez drôle. Lorsqu'on traite avec le Conseil des expéditeurs canadiens, on traite avec un groupe qui s'intéresse de façon générale à ce qui se fait dans ce commerce, qui représente les intérêts de ces gens, mais non pas des intérêts particuliers. Le transport de sphaigne à partir de Halifax est quelque chose de très personnel pour l'expéditeur de sphaigne s'il l'expédie au Japon. Mais alors, tout à coup, la question ne suscite aucun intérêt.

Nous essayons toujours de traiter avec les groupes particuliers. Nous sommes d'avis que c'est une façon beaucoup plus efficace que de traiter avec différents expéditeurs importants et des groupes d'expédition particuliers, car c'est là que le travail se fait. Nous traitons avec Cuama, pour l'amiante. Aux États-Unis, nous avons plusieurs groupes différents. Je vous dirai franchement que ce genre de chose me plaît, mais les conseils d'expéditeurs représentent des réunions de nature générale. Même si on examine la liste des membres, on voit qu'il s'agit d'un groupe d'associations. Je ne peux pas vous dire que j'ai parlé à tel expéditeur ou à telle association en particulier au sujet d'un problème précis.

M. Forrestall: Vous avez laissé entendre quelque chose de très sérieux, que vous n'acceptez pas le statut ou la légitimité du Conseil des expéditeurs canadiens.

M. Gottshall: Le Conseil des expéditeurs canadiens est certainement une organisation légitime. Elle a été désignée. Personnellement, je me demande si c'est le bon endroit où se réunir pour discuter des tarifs.

M. Forrestall: C'est une réponse intéressante.

M. Gottshall: Je suis disposé à discuter des tarifs avec n'importe qui, si on peut avoir une discussion utile sur un sujet particulier.

M. Forrestall: Je ne désire pas poursuivre ma question.

Dans l'article de définition nous déclarons:

«Groupe d'expéditeurs désignés» organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne comme représentants, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.

Puis-je vous demander si vous acceptez cette définition? Je crois qu'elle a diablement plus de mérite que vos suggestions. Une définition aussi simple que celle-là peut être la clé pour régler beaucoup de frustrations et de

[Text]

that "designated shipper group" and the capacity of the Minister to do that?

Mr. Gottshall: As it stands today, it is fairly open. In theory, these other groups could become duly constituted, although we would probably talk to them whether or not they were duly constituted.

• 1730

The second thing is that we have found, at least as far as we can tell, that these are not gazetted anywhere. In other words, if somebody recognizes something other than the Canadian Shippers' Council, you cannot find out about it unless the party happens to write and tell you. We think that once you make an official designation of a group, it would be nice to at least provide public notice of who that groups is so that other people can know.

We gave a series of shippers' forums last year in both the United States and Canada. We had one in Toronto and we happened to have it concurrent with a meeting of the Canadian Shippers' Council. I got up and gave the spiel about the TWRA and went through all of the various things. I mentioned we were meeting with the Canadian Shippers' Council and a shipper from Toronto came up afterward and asked what the Canadian Shippers' Council was. I had to laugh because it was a case of somebody who is obviously within one of those associations, buried down someplace, not even knowing he is part of it.

I just think it would be good if it were a little more formal and if there were other options. In other words, if any one of those groups within the Canadian Shippers' Council wanted to become designated as a specific group for that commodity, why not let them?

Mr. Forrestall: TWRA then, according not only to what you have suggested to us in writing but also what you are saying, meets at its pleasure with what you perceive to be. . . And I am not discounting this at all; I understand the importance. I do not want to talk to the corn movers about moving coal to Japan. I understand the nature of it, but I also want to understand very clearly that this is your preferred route.

Mr. Gottshall: We would prefer to, but if the Canadian Shippers' Council wants to meet, we will meet with them and we will do as much as we can to discuss the issues. However, in a broad group like that the issues become so diffuse you cannot really reach in and grab them.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Thacker.

Mr. Thacker: You can see, Mr. Gottshall, that we are all lay people on this committee and we are trying to get our minds around it. Could you explain the nature of your conference? I know there are 13 members. You presumably have yourself here in Canada and there is somebody in the U.S. and somebody in Japan and all the

[Translation]

problèmes. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du «groupe d'expéditeurs désignés» et la capacité qu'a le ministre de le désigner?

M. Gottshall: Cet article tel qu'il est présentement est assez ouvert. En théorie, ces autres groupes pourraient être dûment établis, même si probablement nous nous adresserions à eux qu'ils soient ou non dûment établis.

Ce que nous avons ensuite constaté, c'est que rien de tout cela n'est publié officiellement, à ce que nous sachions. Autrement dit, si quelqu'un reconnaît officiellement un autre organisme que le Conseil des expéditeurs canadiens, impossible de le savoir, à moins qu'on ne nous en fasse part personnellement. Il serait bon, chaque fois qu'un nouvel organisme est désigné représentant officiel, que cela soit annoncé officiellement, afin que tout le monde sache de qui il s'agit.

Nous avons organisé l'année dernière toute une série de réunions à l'intention des expéditeurs, au Canada et aux États-Unis. Il s'est trouvé que celle que nous avons organisée à Toronto se tenait parallèlement à une réunion du Conseil des expéditeurs canadiens. Je me suis levé et j'ai fait mon petit discours pour expliquer qui nous étions, et j'ai tout expliqué en détail. J'ai même dit que nous allions rencontrer le Conseil des expéditeurs canadiens, et un expéditeur de Toronto est venu ensuite me demander ce qu'était exactement ce conseil. Il m'a fallu rire de la situation. Il s'agissait visiblement de quelqu'un qui habitait je ne sais où et qui ne savait même pas qu'il faisait partie de l'association.

Je pense qu'il vaudrait mieux officialiser la chose. Autrement dit, pourquoi ne pas laisser les groupes appartenant au Conseil des expéditeurs canadiens devenir groupe désigné pour un produit particulier, s'ils le veulent?

M. Forrestall: Si j'ai bien compris, d'après ce que vous nous avez écrit et ce que vous venez de dire, la TWRA se réunit à son gré, selon ce que vous percevez être. . . Je ne dis pas cela à la légère, j'en comprends toute l'importance. Moi non plus, je ne voudrais pas aller expliquer à des expéditeurs de mais comment on expédie le charbon au Japon. Je vous comprends, mais je voudrais aussi être sûr que c'est la façon dont vous préférez procéder.

M. Gottshall: C'est ce que nous préférierions, mais si le Conseil des expéditeurs canadiens souhaite nous rencontrer pour discuter des questions qui l'intéresse, nous accepterons. Cependant, dans un groupe aussi vaste, les sujets de litiges deviennent tellement dilués qu'il est difficile de les identifier et de les résoudre.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Thacker.

M. Thacker: Vous voyez, monsieur Gottshall, que nous ne sommes pas des experts et que nous essayons de bien comprendre ce que vous dites. Pouvez-vous nous expliquer quelle est la nature de votre conférence? Je sais que vous comptez 13 membres. Je suppose que vous êtes le représentant au Canada et qu'il y en a un autre aux

[Texte]

countries. What is the physical organization of the TWRA?

Mr. Gottshall: We are divided up into basically three voting groups that have different jurisdictions, plus the full agreement. The full agreement is domiciled in San Francisco. We have an east Canada voting group, which governs the rates out of eastern Canada and which meets in Montreal. We have a New York voting group, which governs rates off the Atlantic or gulf coast of the U.S. from U.S. origins and which meets in New York. On the west coast we have a group that covers the mini-land bridge cargo, whether it moves from the U.S. or Canada, and also what we call Pacific coast local, which includes Vancouver along with the Pacific coast states.

The full agreement meets in San Francisco and we generally have the overall policy issues or common destination rules. For example, it is desirable to have a single set of rules in Taiwan, or wherever the cargo originates. That is basically the function of that group, but each group has a substantial amount of autonomy.

Mr. Thacker: Including competition between those areas? Presumably the Montreal group would be in some competition with the New York group, would they not?

Mr. Gottshall: To the extent that there are commodities that have very substantial competition. For example, resins is one. Resins move off the Atlantic coast of the U.S., off the gulf coast, out of eastern Canada and out of Alberta. When we look at resin rates, we try and look at a balance that does not necessarily say that the rate is fixed here. The other alternative we have to deal with is that this may not be a case where it disaffects the price of resins vis-à-vis the gulf. We might find the guy is has set a price for resin that now pulls whatever else is needed out of Saudi Arabia.

• 1735

Competition is not only within our own group, but also all over the world. On certain key commodities, like resins, we do take a look at it. Cotton is another one. There is of course not much cotton grown in Canada, so that has not been a major problem.

Mr. Thacker: I presume then that when you are sitting in your overall group you know how many lines you have, you know how many ships you have, you know what your operating costs are. At that point you presumably set a quota or a minimum amount of money you have to charge to cover these lines, including return on capital, etc., etc., profit. You then presumably allocate that among the different regions, do you, or how does that whole process work, because that is what effectively determines the rate for the shippers, does it not?

[Traduction]

États-Unis, au Japon, et probablement dans tous les autres pays membres. Quelle est la structure de la TWRA?

M. Gottshall: Nous sommes divisés en trois groupes ayant droit de vote, et dont la compétence est distincte, auxquels vient s'ajouter le représentant, domicilié à San Francisco, de tous les membres de l'accord. Nous avons d'abord un groupe pour l'Est du Canada, qui se réunit à Montréal et qui régit les tarifs des marchandises expédiées de l'Est du Canada. Ensuite, il y a le groupe de New York, qui régit les tarifs des marchandises américaines expédiées à partir de la côte de l'Atlantique ou de la côte du golfe des États-Unis et qui se réunit à New York. Enfin, sur la côte ouest, nous avons un groupe qui représente les mini-cargos pont-rail, qu'il s'agisse de cargaisons expédiées des États-Unis ou du Canada, et un poste pour la côte du Pacifique, qui inclut Vancouver et les États de la côte du Pacifique.

La totalité des membres de l'accord se réunissent à San Francisco et discutent de questions de politique globale ou déterminent les règles et destinations. Ainsi, il est souhaitable d'établir un ensemble unique de règles pour Taiwan, quelle que soit l'origine du chargement. Voilà, en gros, la fonction de chacun des groupes, qui sont relativement autonomes les uns par rapport aux autres.

M. Thacker: Y compris en matière de concurrence? J'imagine que le groupe de Montréal est en quelque sorte en concurrence avec celui de New York, n'est-ce pas?

M. Gottshall: Seulement pour les produits qui peuvent faire l'objet de concurrence, comme les résineux, par exemple. Les résineux en provenance de l'Est du Canada et de l'Alberta sont expédiés à partir de la côte atlantique ou de la côte du golfe des États-Unis. Lorsque nous considérons les tarifs de transport des résineux, nous tentons d'établir un certain équilibre afin que le tarif ne soit pas nécessairement fixé. Par ailleurs, il se peut fort bien que cela ne dépende pas du prix des résineux dans le golfe. Il se peut fort bien que quelqu'un ait fixé un prix pour des résineux qui lui permette d'aller chercher tout ce qui se trouve en Arabie Saoudite.

La concurrence ne s'exerce pas uniquement à l'intérieur de notre propre groupe, mais elle s'exerce partout dans le monde. Nous nous en préoccupons dans le cas de produits clefs, comme les résineux ou comme le coton. Mais évidemment, comme on ne récolte pas beaucoup de coton au Canada, cela n'est pas un grave problème pour nous.

M. Thacker: Je suppose que lorsque vous vous réunissez avec l'ensemble de votre groupe, vous savez exactement combien de lignes vous avez, combien de bateaux vous avez, quels sont vos coûts d'exploitation. C'est à ce moment-là que vous fixez, je suppose, un quota ou le tarif minimum qu'il vous faut exiger pour que vos lignes soient rentables, en tenant compte par conséquent de votre taux de rentabilité, de vos profits, etc. Est-ce que c'est à ce moment-là que vous faites la répartition dans vos différentes régions? Comment faites-vous, puisque c'est cela qui détermine les tarifs des expéditeurs, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Gottshall: I wish I could have your part about the profit. What we try to do is get something that starts making a contribution to fully allocated costs. It never gets there. They are not divided, because when you deal with a commodity like space, it has different value to different people. It is more according to the ability to pay than it is necessarily to the quantity or even to some extent to the volume.

What we do is take a look at the relative price you can get for that, keeping in mind that if you make it too expensive, it may well move from some other place in the world, Belgium. There is a flock of places that produce resins, for example. There is the same problem in the U.S. with cotton; if cotton rates are wrong, it will move out of Pakistan or Bangladesh or someplace else where we have taught them to grow cotton. It is a delicate balancing act, but as I say, in the export trade it is mainly a case of staying above your out-of-pocket expense and knowing that all you are going to get is a contribution to cost based on the ability of a particular commodity to pay.

Mr. Thacker: What do you do then, sort of day by day, here? You are in charge of Montreal and Vancouver, the west side?

Mr. Gottshall: The Montreal office is run by Mr. Pomkoski, who is with Associated Conferences Secretariat, and he handles the day-to-day stuff in eastern Canada.

Mr. Thacker: Does he or do you then meet with the Canadian Shippers' Council pursuant to section 21 when they call for a meeting?

Mr. Gottshall: Both of us usually. I will come up for it. If I have any kind of conflict, he would certainly handle it, but I have been here so far with him.

Mr. Thacker: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Thacker. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Would the conference make the decision on whether a line would stop at Vancouver as well as Seattle, or would it be the line itself, the carrier itself?

Mr. Gottshall: It is strictly a carrier prerogative. Each carrier arranges his own deployment, his own sailing schedules. If he happens to be in a consortium with two or three other carriers, it is whatever they agree among themselves. That is not within the conference purview.

Mr. Belsher: Okay, thank you.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you. Mr. Thacker, you had another question?

[Translation]

M. Gottshall: J'aimerais bien être aussi optimiste que vous l'êtes au sujet de nos profits. Nous tentons de fixer un prix qui corresponde à tous les coûts qui ont été répartis, mais nous n'y arrivons jamais. C'est très difficile de diviser tout cela, parce que, lorsque ce que vous vendez, c'est de l'espace, cet espace a une valeur différente selon les besoins des gens. Cela dépend plus de votre capacité de payer que nécessairement de la quantité d'espace dont vous avez besoin, ou même du volume que vous voulez occuper.

Il nous faut alors regarder le prix relatif que nous pouvons en retirer, tout en tenant compte du fait que si nos prix sont excessifs, les denrées finiront par être expédiées d'ailleurs dans le monde, comme de la Belgique. Il y a des tas de pays qui produisent des résineux. Le même problème se pose aux États-Unis avec le coton: si les tarifs sont trop élevés, le coton sera expédié du Pakistan ou du Bangladesh, ou de tout autre pays où nous aurons au préalable montré aux habitants comment en cultiver. Il faut chercher à atteindre l'équilibre parfait, mais je répète que dans l'exportation, il s'agit surtout de couvrir vos déboursés, tout en sachant que vous allez ne rembourser qu'une partie de vos frais, selon qu'une denrée donnée est rentable ou non.

M. Thacker: Dans ce cas, à quoi vous occupez-vous ici d'un jour à l'autre? Vous vous occupez de Montréal et de la côte ouest, de Vancouver?

M. Gottshall: Le bureau de Montréal est géré par M. Pomkoski, qui relève du Secrétariat des conférences associées, et qui s'occupe de tout ce qui touche quotidiennement l'Est du Canada.

M. Thacker: Est-ce lui ou vous qui rencontrez le Conseil des expéditeurs canadiens chaque fois que celui-ci convoque une réunion en vertu de l'article 21?

M. Gottshall: D'habitude, nous le rencontrons tous deux. C'est moi qui viens au Canada. Si je ne puis m'y rendre pour une raison ou pour une autre, c'est lui qui s'en occupe, mais jusqu'à maintenant, j'ai pu l'accompagner.

M. Thacker: Merci.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Thacker. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Est-ce la conférence qui décide qu'une ligne doit s'arrêter à Vancouver ou à Seattle, ou est-ce la prérogative de la ligne, ou même celle du transporteur?

M. Gottshall: C'est la prérogative du transporteur. Chaque transporteur déploie ses propres bateaux et organise son calendrier de voyage. Si l'expéditeur fait partie d'un consortium avec deux ou trois autres, ils s'entendent entre eux. Cela ne relève pas de la conférence.

M. Belsher: Bien, merci.

Le président suppléant (M. Redway): Merci. Monsieur Thacker, une autre question?

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Gottshall, I had just assumed that you were out of Montreal in the first paragraph when pointing out the head office, but you are not from Montreal.

Mr. Gottshall: No, I am from San Francisco.

Mr. Thacker: Oh, okay, I stand corrected. I apologize.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Gottshall, how much independent competition is there in the area or the part of the globe you serve? Do you feel the pressure from those competitors?

Mr. Gottshall: I will give you some macro numbers and then try to bring it down a little bit. The TWRA has about 66% of the capacity in that segment of the market and it has 13 carriers. There are 29 carriers in the trade, unless somebody bailed out the other day. I am sorry, there are 28 now, one did go. Some of the other 28 serve the Pacific Northwest, there are a couple of them that provide service to Canada via New York, and at least one direct caller at eastern Canadian ports in Halifax. In terms of overall capacity in the Canadian trade, I would say the TWRA probably has maybe about 72% or 73%, because there is a predominance of our carriers in this particular trade, but there is still a lot of outside competition.

• 1740

Aside from the liner segment of the outside competition, another major factor is that lumber can move equally well in containers. It also moves well on break bulk ships. So to the extent that on wood pulp and paper and lumber our rates get out of line, we will immediately see break bulk ships come in on a charter basis to take the cargo. So we have a lot of competition, both as direct liner competition and as neo-bulk competition.

Mr. Robichaud: If and when Bill C-21 comes into effect, do you see the shippers gaining a great advantage in rates? In what timespan would that happen?

Mr. Gottshall: I see it short term. I see a tremendous advantage maybe for a year or so. But in a business such as shipping, you cannot run on incremental costs forever. It eventually catches up with you. After about a year, people will be trying to make money someplace else.

There are a lot of different scenarios, and it is hard to visualize what they would be, because I think we are up against this deal that has been kicked around all day: "If it ain't broke, don't fix it". In the fixing process, I am not sure what we are going to find when we open up the motor. It is a little hard to speculate on everything that might happen. I see a short-term gain for shippers. But I

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur Gottshall, en lisant le premier paragraphe, j'avais cru comprendre que vous étiez établi à Montréal, mais vous ne l'êtes pas.

M. Gottshall: Non, je suis à San Francisco.

M. Thacker: Ah, je vois. Je m'en excuse.

Le président suppléant (M. Redway): Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur Gottshall, y a-t-il de la concurrence de la part de compagnies indépendantes dans la région du globe que vous desservez? Dans l'affirmative, vous en ressentez-vous?

M. Gottshall: Je vais d'abord vous donner des chiffres en gros, puis j'essaierai de vous les expliquer. Environ 66 p. 100 de toutes les expéditions de la TWRA se font dans cette partie-là du marché, et nous comptons 13 transporteurs. Je pense qu'il existe 29 transporteurs commerciaux, à moins qu'un d'entre eux n'ait sombré depuis la dernière fois. Pardon, il y en a eu un en effet, et ils ne sont plus que 28. Quelques-uns desservent le nord-ouest du Pacifique, un ou deux desservent le Canada via New York, et au moins un dessert directement les ports de l'Est canadien, à Halifax. Je pense que la TWRA va probablement chercher quelque 72 ou 73 p. 100 de la totalité des expéditions canadiennes, parce que ce sont nos transporteurs à nous qui prédominent, même s'il s'exerce toujours beaucoup de concurrence de l'extérieur.

À part la concurrence des navires de ligne qui s'exerce de l'extérieur, il ne faut pas oublier non plus que le bois d'œuvre peut être expédié tout aussi bien dans des conteneurs que dans des navires chargés en vrac. Par conséquent, le jour où nos tarifs pour le transport des pâtes et papiers et du bois d'œuvre deviendront excessifs, ce sont les navires chargés en vrac qui nous rattraperont immédiatement nos chargements sur une base de nolisement. Vous voyez que nous devons affronter beaucoup de concurrence, directement de la part de navires de ligne, et aussi de la part de navires transportant des marchandises en vrac.

M. Robichaud: Advenant l'adoption du projet de loi C-21, pensez-vous que les expéditeurs seront avantagés en ce qui concerne leurs tarifs? Dans l'affirmative, à quel terme?

M. Gottshall: À court terme, d'après moi. Cela pourrait les avantager énormément pendant un an ou deux. Mais dans l'expédition, il est impossible de se baser indéfiniment sur les coûts marginaux. Ils finissent par vous rattraper. Après un an environ, on essaiera d'aller faire de l'argent ailleurs.

Il existe sans doute beaucoup de scénarios différents, difficiles à imaginer, parce que l'on a toujours jugé qu'il ne valait pas la peine de réparer quelque chose qui fonctionnait toujours. Or, c'est en voulant réparer que l'on prête le flanc à des surprises, au moment d'ouvrir le moteur. Avec des si, on mettrait Paris dans une bouteille. À court terme, je pense que les expéditeurs en profiteront.

[Text]

see a long-term problem for them in terms of service—and service is not only price but frequency, transit times, and everything else they do to market their products.

Mr. Robichaud: You would be of the opinion that we should protect the shippers from themselves?

Mr. Gottshall: Somebody has to.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much.

Our next meeting is Thursday in Room 269 of the West Block at 11 a.m. This meeting is adjourned.

[Translation]

Mais à long terme, il me semble que cela peut créer un problème en termes de service—c'est-à-dire de prix, de fréquence, de transit, et de tout autre élément nécessaire pour commercialiser les produits.

M. Robichaud: Croyez-vous qu'il faut protéger les expéditeurs contre eux-mêmes?

M. Gottshall: Il faudra bien que quelqu'un le fasse.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup.

La prochaine séance aura lieu jeudi prochain, à 11 heures, dans la salle 269 de l'Édifice de l'ouest. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Wednesday, March 11, 1987:

From the Department of Transport:

L. Grant Manery, Director, International Shipping
Policy, Policy and Coordination.

On Tuesday, April 28, 1987:

At 11:00 a.m.:

From the Department of Transport:

Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister,
Policy and Coordination;

L. Grant Manery, Director, International Shipping
Policy, Policy and Coordination.

From the Canadian Shippers' Council:

Allan Hall, (Canadian Manufacturers' Association),
Chairman;

Craig Dickson, (Atlantic Provinces Transportation
Commission), General Manager;

Jim Moore, (Canadian Export Association), Secretary.

At 3:30 p.m.:

*From the École des Hautes Études Commerciales,
University of Montreal:*

Professor Gunnar K. Sletmo.

From the U.S. Federal Maritime Commission:

Dr. Leslie Kanuk, Former Chairman.

*From the Associated Conferences Secretariat and
Transpacific Westbound Rate Agreement:*

Ron Gottshall.

TÉMOINS

Le mercredi 11 mars 1987:

Du ministère des Transports:

L. Grant Manery, directeur, Politique maritime
internationale, Politique et coordination.

Le mardi 28 avril 1987:

À 11 h 00:

Du ministère des Transports:

Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé,
Politique et coordination;

L. Grant Manery, directeur, Politique maritime
internationale, Politique et coordination.

Du Conseil des expéditeurs canadiens:

Allan Hall, (Association canadienne des fabricants),
président;

Craig Dickson, (Atlantic Provinces Transportation
Commission), directeur général;

Jim Moore, (Canadian Export Association), secrétaire.

À 15 h 30:

*De l'École des Hautes Études Commerciales, Université
de Montréal:*

Professeur Gunnar K. Sletmo.

De la U.S. Federal Maritime Commission:

M^{me} Leslie Kanuk, ancienne présidente.

*De l'Associated Conferences Secretariat et la Transpacific
Westbound Rate Agreement:*

Ron Gottshall.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, April 30, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 30 avril 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-21

**An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-21

**Loi soustrayant certaines pratiques
des conférences maritimes à
l'application de la Loi sur la
concurrence, abrogeant la Loi
dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant
des modifications corrélatives à
d'autres lois**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Wednesday, April 29, 1987:

André Plourde replaced Joe Reid;

Joe Reid replaced André Plourde.

On Thursday, April 30, 1987:

André Ouellet replaced Fernand Robichaud.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Charles Robert

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mercredi 29 avril 1987:

André Plourde remplace Joe Reid;

Joe Reid remplace André Plourde.

Le jeudi 30 avril 1987:

André Ouellet remplace Fernand Robichaud.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 30, 1987

(4)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:43 o'clock p.m. this day, in room 269 West Block, the Acting Chairman, Alan Redway, presiding.

Members of the Committee present: Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From the Inter-American Freight Conference: Philip Gainsbury. *From the Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference:* Steve Wray.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Philip Gainsbury made a statement and answered questions.

On motion of Joe Reid, it was agreed,—That the Committee reimburse Mr. Rand H. Matheson for his reasonable expenses in travelling from Montreal to Ottawa for his appearance before the Committee on Tuesday, May 5, 1987.

Steve Wray made a statement and answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 AVRIL 1987

(4)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 15 h 43, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence d'Alan Redway, (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid et Blaine A. Thacker.

Témoins: De la Conférence inter-américaine du trafic des marchandises: Philip Gainsbury. *De la Conférence maritime Méditerranée-Canada:* Steve Wray.

Le Comité entreprend de nouveau d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Philip Gainsbury fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de Joe Reid, il est convenu,—Que le Comité rembourse M. Rand H. Matheson de ses frais de déplacement jugés raisonnables de Montréal à Ottawa, frais courus à l'occasion de sa comparution devant le Comité le mardi 5 mai 1987.

Steve Wray fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, April 30, 1987

• 1543

The Acting Chairman (Mr. Redway): Gentlemen, I wonder if we could get underway. We are a little late getting underway here and I know you are all anxious to give us your evidence, and all the members of the committee are anxious to hear it.

Our first witnesses this afternoon are representatives from the Inter-American Freight Conference, Mr. Wray and Mr. Gainsbury. Welcome to our committee, Mr. Gainsbury.

Mr. Philip Gainsbury (Representative, Inter-American Freight Conference): Thank you. Mr. Chairman, I would like to thank the committee for allowing me to appear here today. I am representing the Inter-American Freight Conference which has already submitted a brief which members have or will shortly read, so aside from highlighting the basic position of the paper, I would much rather spend the time fielding questions.

My company, Navigation Netumar Ltée/Ltd., is one of five members of the Inter-American Freight Conference. The scope of the conference is to and from Canada to the east coast of South America, Brazil, Uruguay, Paraguay and Argentina.

Our companies, as most members of the Inter-American Freight Conference, have made a great financial commitment by way of capital investment to this trade. In at least 90% of the voyages we have to and from Canada, our company owns its own vessels.

• 1545

These are modern ships designed specifically for this trait, ice-classed so that they can navigate the St. Lawrence River to Montreal all year round, container-fitted for full loads from the east coast of South America where most cargo is containerized, yet single-decked and square to handle Canada's exports southbound, which are largely great bulk, mostly metals; most, in particular, but not exclusively, paper products such as newsprint.

We mention this to highlight the commitment to the exporters and importers of Canada. It is an uninterrupted commitment for the past 20 years. We are here today because we believe Canada sees merit and benefit in shipping conferences.

We see from Bill C-21 that this recognition has taken place. Yet there is a balance trying to be achieved in order that, while maintaining the benefits of the conference,

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 30 avril 1987

Le président suppléant (M. Redway): Messieurs, pourrions-nous commencer? Nous sommes un peu en retard, et je sais que vous êtes tous impatients de nous présenter votre témoignage, et tous les membres du Comité de l'entendre.

Nos premiers témoins cet après-midi sont les représentants de la Conférence inter-américaine du trafic de marchandises, M. Wray et M. Gainsbury. Bienvenue à notre Comité, monsieur Gainsbury.

M. Philip Gainsbury (représentant, Conférence inter-américaine du trafic de marchandises): Merci. Monsieur le président, je voudrais remercier le Comité de me permettre de comparaître aujourd'hui. Je représente la Conférence inter-américaine du trafic de marchandises, qui a déjà déposé un mémoire que les membres du Comité ont ou auront bientôt lu; je préférerais donc passer tout de suite aux questions, après avoir présenté l'essentiel de notre position.

Ma société, *Navigation Netumar Ltée/Ltd.* est un des cinq membres de la Conférence inter-américaine du trafic de marchandises. Les membres de la conférence naviguent à partir et à destination du Canada jusqu'à la côte est de l'Amérique du Sud, le Brésil, l'Uruguay, le Paraguay et l'Argentine.

La plupart des membres de la Conférence inter-américaine du trafic de marchandises se sont considérablement engagés du point de vue financier en investissant dans ce secteur. Notre société utilise ses propres navires pour au moins 90 p. 100 des trajets à partir et à destination du Canada.

Il s'agit de navires modernes conçus spécialement à cet effet, ayant la cote «glace», de sorte qu'ils peuvent naviguer sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal toute l'année, pouvant être chargés à capacité de conteneurs à partir de la côte est de l'Amérique du Sud, où les marchandises sont presque toujours en conteneurs, mais pouvant quand même, grâce à leur pont unique et leur fond carré, transporter les exportations du Canada vers le Sud, qui sont surtout des métaux et du papier journal expédiés en vrac.

Nous mentionnons ce fait pour illustrer les engagements que nous tenons envers les exportateurs et importateurs du Canada sans interruption depuis 20 ans. Nous sommes ici aujourd'hui parce que nous sommes convaincus que le Canada trouve un avantage aux conférences maritimes.

Le projet de loi C-21 le reconnaît. Toutefois, on tente d'arriver à un équilibre afin de maintenir les avantages des conférences tout en portant la concurrence au maximum.

[Texte]

competition is maximized. It is my deep belief that there must be a few changes to this act, or the conference system will not survive.

The highlights follow. The benefits of the conference system to shipping routes are stability and regularity, ensuring access for Canadian goods in all markets. It allows direct calls at Canadian ports and it offers a wider scope of choice.

To maintain this there are four basic changes we would like to see in Bill C-21 as it is now written. One of which is the sunset clause which, while not absolutely crucial to the survival of conferences... we did mention the word "commitment"—expensive modern vessels which must be ordered and built years in advance.

Our company, for example, started with very small vessels because the trade route demanded this, and it has gradually expanded into large vessels. These vessels had to be ordered four years before the first one entered the trade. With a five-year clause, it hardly gives one tremendous incentive to make the capital investment necessary. I would urge the committee to consider a longer term for the permanency of the bill.

We feel that there are three areas which, if not somehow altered, will eventually destroy the conference system. Independent action weakens the conference system as a whole, but recognizing as Canadians that the committee is trying to see a balance, we recognize that it is here to stay.

However, we do not see a 10-day filing system, where members of a conference can take independent action with only 10 days' notice, as the necessary compromise here. We feel that there is no way other members can react in less than 30 days. Longer than 30 days would be better, but this is our recommendation. That extra 20 days will allow the evaluation of, and reaction to, independent action.

The second point concerns independent action within service contracts. We feel that once a member of a conference signs a contract for a specific rate, for a specific commodity, for a specific time, that it is a contract, and that he should also be bound by it. For him to be able to promote an access rate higher than he thinks he needs to charge within the conference, he is attacking his fellow members from within. As shipping lines, we are used to fighting competition every day of our lives, but not from someone we have entered into a contract with.

The third point would concern allowing this independent action to be confidential on a service contract. This would enable, almost guarantee, that only the very biggest line in the conference would survive, thereby making the conference unnecessary. We can easily see that with service contracts in which independent

[Traduction]

Je suis convaincu que faute de quelques changements à ce projet de loi, le système de conférences ne survivra pas.

Je passe maintenant aux points saillants. Les avantages qu'apporte le système de conférences au transport maritime sont la stabilité et la régularité, un accès assuré des marchandises canadiennes à tous les marchés. Elles permettent des trajets directs jusqu'aux ports canadiens et offrent des choix plus variés.

Pour conserver ces avantages, nous croyons que quatre changements doivent être apportés au projet de loi C-21 dans son libellé actuel, dont un touche la clause de caducité automatique. Nous avons en effet mentionné que nous prenons des engagements, que nous devons commander et faire construire des années à l'avance des navires modernes très coûteux.

Par exemple, notre société utilisait à ses débuts de très petits navires, car les trajets l'exigeaient, et a commencé peu à peu à en acheter de plus grands. Ces navires ont dû être commandés quatre ans avant que le premier n'entre en service. La loi ne durant que cinq ans, les sociétés seront peu encouragées à investir les fonds nécessaires. Je prie instamment le Comité d'envisager une durée plus longue dans le projet de loi.

Nous estimons que trois autres éléments entraîneront éventuellement la destruction du système de conférences et ne sont pas modifiés. La mesure distincte affaiblit le système de concurrence dans son ensemble, mais vu qu'en tant que Canadiens, nous reconnaissons que le Comité tente d'arriver à un équilibre, nous nous rendons compte qu'elle ne sera pas supprimée.

Nous ne croyons pas toutefois qu'il soit acceptable de permettre aux membres d'une conférence de prendre une mesure distincte sur un préavis de 10 jours seulement. Nous estimons qu'il est impossible pour les autres membres de réagir en moins de 30 jours, et plus de 30 jours seraient encore mieux. Mais nous recommandons ces 20 jours supplémentaires qui permettront d'évaluer cette mesure distincte et d'y réagir.

Notre deuxième préoccupation porte sur les mesures distinctes dans le cadre de contrats d'exclusivité limitée. Lorsque le membre d'une conférence conclut un contrat à un tarif précis, pour un produit et une durée donnés, c'est un contrat, et il devrait également y être lié. En pouvant promouvoir un tarif plus élevé qu'il pense devoir demander au sein de la conférence, il attaque ses propres partenaires. En tant que compagnie maritime, nous avons l'habitude de faire face à la concurrence tous les jours, mais non pas de quelqu'un avec lequel nous avons conclu un contrat.

Troisièmement, nous sommes préoccupés que l'on permette à cette mesure distincte d'être confidentielle en vertu d'un contrat d'exclusivité limitée. Il est inévitable que seules les plus grosses compagnies de la conférence survivront, lui faisant ainsi perdre toute utilité. Si l'on permet des contrats d'exclusivité limitée confidentiels et

[Text]

action and confidentiality exist, big shippers and big shipping lines would get together in order to ensure that they dominate the market. A big shipping line, having tied up one or two essential service contracts by undercutting in confidence a contract he has signed with his fellow conference members, can use that as a base to force out the other members of the conference from the trade allowing one survivor. In addition, by promising this in confidence to the shipping line, the shipper can ensure that he dominates the market at the cheapest rate.

If these three fundamental changes do not take place, the alternatives are problems with the survival of the very biggest, which in the short term will mean a decrease in rate for Canadian exporters and importers, but in the long term will lessen competition and drive the rates up. At that point, the competition will come from foreign ports. We feel that there is no way on these basic points that cargo will come to Canada, as I have read somewhere. Instead, it will escape from Canada.

We have traditionally been used as an incremental market for large concerns that ship out of the U.S. east coast, which are 10 times the market of Canada. As long as they have any empty space on their vessels, they can charge anything in Canada in order to provide incentive for this cargo to leave by U.S. ports. That is what has been happening, and under this bill without these changes, it will continue to manifest itself.

In summary, I therefore urge the committee to regulate service contracts through the conference itself to ensure an openness in them with no confidentiality and to ensure that all signatories to the contract honour that contract. This would be allowed by a conference regulation in the service contract area. Then I ask you to please allow an independent action of 30 days, which is a more realistic length of time to react. Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Gainsbury. Perhaps you will entertain some questions now.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Could I inquire about the ports through which the carriers in your conference primarily do business in North America? Sections A and D are oriented toward the east coast of South America, but where do your carriers operate from in Canada?

Mr. Gainsbury: They operate from Montreal and Saint John, New Brunswick. As main ports for what we would call container cargo, we carry to the east coast of South America from very many specialty ports. I would say that our biggest volume would come from areas such as Port-Alfred, Quebec City, Newfoundland and the area of Botwood, Baie Verte and Corner Brook. However, the cargoes leaving from these ports are homogenous. The bulk of the industrialized base would really go through Montreal for the most part, and sometimes from Saint John.

[Translation]

où les mesures distinctes sont permises, les gros expéditeurs et les grandes compagnies maritimes joindront leurs efforts pour dominer le marché. Une grande compagnie maritime ayant conclu un ou deux contrats d'exclusivité limitée importants en enfreignant en secret un contrat la liant aux autres membres de la conférence pourrait s'en servir pour évincer ces autres membres du secteur et ne laisser qu'un survivant. De plus, en faisant de telle promesse en secret à la compagnie maritime, l'expéditeur peut s'assurer de dominer le marché au tarif le plus bas.

Si l'on n'apporte pas ces trois changements fondamentaux au projet de loi, seuls les plus gros survivront, ce qui entraînera peut-être à court terme une baisse des tarifs pour les exportateurs et importateurs canadiens, mais réduira à long terme la concurrence et fera monter les tarifs. A ce moment-là, la concurrence viendra des ports étrangers. Nous sommes convaincus qu'aucune marchandise ne sera transportée à partir du Canada dans ces conditions. Elles iront plutôt à l'étranger.

Nous avons toujours été utilisés comme marché d'appoint par les grandes sociétés qui expédient à partir de la côte est américaine, un marché dix fois plus grand que celui du Canada. Du moment qu'il y a de la place dans leurs navires, ils peuvent demander n'importe quoi au Canada pour encourager les expéditions à partir des ports américains. C'est ce qui se passe déjà, et si le projet de loi est adopté sans ces changements, la situation empirera.

En résumé, je conseille vivement au Comité de confier aux conférences elles-mêmes la réglementation des contrats d'exclusivité limitée, afin qu'ils ne soient pas confidentiels et que les signataires honorent le contrat. Je vous demanderais également d'accorder 30 jours pour les mesures distinctes, une période de temps beaucoup plus réaliste. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Gainsbury. Vous pouvez peut-être maintenant répondre aux questions.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pourrais-je vous demander quels ports les transporteurs de votre conférence utilisent surtout en Amérique du Nord? Les sections A et D s'orientent vers la côte est de l'Amérique du Sud, mais quels sont les ports qu'utilisent vos transporteurs au Canada?

M. Gainsbury: Ils naviguent à partir de Montréal et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est des conteneurs, nous transportons des marchandises à la côte est de l'Amérique du Sud à partir de nombreux ports à vocation spécialisée. Je dirais que le volume le plus important vient de régions comme Port-Alfred, Québec, Terre-Neuve, la région de Botwood, Baie-Verte et Corner Brook. Toutefois, les cargaisons quittant ces ports sont homogènes. La majorité des marchandises industrielles passent plutôt par Montréal, et parfois par Saint-Jean.

[Texte]

[Traduction]

• 1555

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): As far as your members are concerned, what are the possibilities of serving Canadian customers through U.S. ports?

Mr. Gainsbury: Basically, there are services through the eastcoast ports of the United States, the percentage of which expands and contracts with how much space is left open in these vessels. The danger of operating in such a way is that when vessels become full, lines servicing through the United States will no longer pick up the tab for the movement into Canada. The best scenario I can see is that they would say we gave them cargo, but they are full with American clients therefore they will take it to New York as they usually did, but we have to take it from there. We have to pay all the extra cost to bring it in because they are now full. That is the best scenario. The worst scenario is that they say they are full of American cargo and will not take Canadian cargo. They would rather upset us than an American.

That is why it is important the access to Canadian ports stays open and that there is direct service from the main areas where Canada trades. We feel the conference enables this situation to exist in a healthier environment.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You see the danger as quite profound. I understood there could be a danger of business shifting from Canadian ports to U.S. ports. You see not only the possibility that the harbour business might be lost, but also that Canadian shippers might face higher costs to get their goods moved. They might even find the door completely closed.

Mr. Gainsbury: I feel very much that way. I am speaking for the IAFC, but as a member, on the independent action question I mentioned in my opening remarks, within a service contract, I believe we need only one survivor in our conference. Even at that, I can foresee the east coast might be the answer.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you mean the U.S. east coast?

Mr. Gainsbury: Yes, the U.S. east coast might be the answer. There is a base of cargo available which brings the lines into Canada.

Mr. Forrestall: The United States laws affect distance there.

Mr. Gainsbury: I certainly agree U.S. laws affect us, but the U.S. certainly would not allow confidential service contracts.

Mr. Forrestall: They do not have to.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You struck me as generous in your comments at the beginning. We believe Canada sees merit in shipping conferences. Bill C-21 does not reflect a great deal of confidence in shipping

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans quelle mesure vos membres peuvent-ils desservir les clients canadiens via des ports américains?

M. Gainsbury: En substance, des services sont offerts via les ports de la côte est des États-Unis, dont le pourcentage dépend de l'espace libre sur ces navires. Il est dangereux de procéder de cette façon, car, lorsque ces navires sont remplis à capacité, les compagnies maritimes offrant un service via les États-Unis n'assument plus les frais du transport jusqu'au Canada. D'après le meilleur scénario que je puisse envisager, elles accepteraient de transporter nos marchandises jusqu'à New York, mais ayant déjà assez de clients américains, nous devrions nous charger du transport à partir de là. C'est le meilleur scénario. Le pire scénario serait qu'elles refusent toute marchandise canadienne, leurs navires étant déjà remplis de marchandises américaines. Elles préféreraient nous déplaire que déplaire à un Américain.

Voilà pourquoi il importe que l'on ait toujours accès aux ports canadiens et qu'il y ait un service direct à partir des principaux points que dessert le Canada. Nous croyons que l'existence de la conférence permet d'assurer un environnement plus sain.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous pensez qu'il existe un danger assez grave. J'avais compris que les ports canadiens pourraient perdre des clients au profit des ports américains. D'après vous, non seulement cela pourrait se produire, mais aussi les expéditeurs canadiens pourraient faire face à des coûts de transport plus élevés. La porte pourrait même leur être complètement fermée.

M. Gainsbury: J'en suis convaincu. Je parle au nom de la CIATM, mais en tant que membre, j'ai déjà dit que toute mesure distincte dans le cadre d'un contrat d'exclusivité limitée ne laisserait qu'un survivant de notre conférence dans leur sillage. Je crois même que cela pourrait être la côte est.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Voulez-vous dire la côte est des États-Unis?

M. Gainsbury: Oui, la côte est des États-Unis en profiterait peut-être. Il y a beaucoup de marchandises disponibles qui permettent aux compagnies maritimes de venir jusqu'au Canada.

M. Forrestall: Il existe des lois américaines qui contrôlent les distances.

M. Gainsbury: Je suis d'accord pour que les lois américaines interviennent, mais les États-Unis ne permettraient certainement pas des contrats d'exclusivité limitée confidentiels.

M. Forrestall: Ils n'en ont pas besoin.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous m'avez semblé assez généreux dans votre introduction. Vous avez dit que le Canada voyait un avantage aux conférences maritimes. Pourtant, le projet de loi C-21 ne révèle pas beaucoup de

[Text]

conferences. Would you see the bill as a shipper's measure rather than a carrier's measure?

Mr. Gainsbury: Yes, certainly compared to the Shipping Conferences Exemption Act. I assume the shippers have had their day in the various committees as this bill has been drawn up. We also see the United States also has made similar measures in many areas. Right now, I do not feel it is necessary to fight various shippers because we believe, to a certain extent, in openness. We do not fear some of the provisions they are seeking. We just have a very real problem with three or four of them. To allow us to operate from Canada, we think it is absolutely imperative they be removed.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Could I have you expand on the acceptance of independent action such as you have indicated this afternoon? You are saying the confidentiality and the 10-day notice, those two provisions particularly, are ones which need to be looked at very critically if there is any belief in the conference system. I suppose your acceptance of independent action is a measure of realism in the current shipping situation.

• 1600

Mr. Gainsbury: There is no question that independent action of any nature weakens the conference, but we recognize that this is something which is desired and designed and this act has been written to incorporate independent action. We merely ask that 10 days is hardly enough time to react and we have asked that it to be expanded to 30, but we do not feel it has a place in service contracts.

I can see so many ways in which one scurrilous member of a conference can use this tool to completely destroy the competition. He becomes the party of a contract to a major shipper, to a major commodity. In the area we service there are approximately four customers who make up from exporters in Canada approximately 80% of the volume.

If one man can enter into a service contract with the conference at a specific rate, he does not even have to be making money for him to see some merit in tying up these four by taking independent confidential action within a service contract, breaking what he has already signed and tying up the market. Because after the rest of us would leave, assuming we are not that scurrilous member, there will be nothing left for the smaller shippers to do except pay for this action.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The situation in various areas of commerce has come to be pretty well controlled by law in such a way that those of us who are not historians really have forgotten the kind of buccaneering that used to go on; "robber baron" was not just rhetoric.

John D. Rockefeller and his associates built Standard Oil originally by just that kind of buccaneering—using

[Translation]

confiance envers ces conférences. Croyez-vous que le projet de loi est favorable aux expéditeurs plutôt qu'aux transporteurs?

M. Gainsbury: Oui, surtout par comparaison à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Je suppose que les expéditeurs ont eu voix au chapitre devant les différents comités au moment de la rédaction du projet de loi. Nous constatons également que les États-Unis ont pris des mesures semblables dans bien des domaines. Pour l'instant, je ne crois pas nécessaire de combattre les différents expéditeurs, parce que nous croyons à l'ouverture dans une certaine mesure. Certaines des dispositions qu'ils recherchent ne nous font pas peur. Il n'y en a que trois ou quatre qui nous posent de réelles inquiétudes. Pour que nous puissions fonctionner au Canada, il faut absolument les supprimer.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pourriez-vous donner plus de détails sur l'acceptation des mesures distinctes? Vous dites que les dispositions sur le caractère confidentiel et le préavis de 10 jours doivent être sérieusement remaniées pour que le système de conférences subsiste. Je suppose que c'est par réalisme que vous acceptez finalement ces mesures distinctes dans les conditions actuelles du transport maritime.

M. Gainsbury: Il ne fait aucun doute que les mesures distinctes affaiblissent la conférence, mais nous ne contestons pas pour autant la nécessité de les légaliser dans la loi. Nous estimons simplement ce délai de dix jours insuffisant et nous demandons qu'il soit étendu à 30 jours et que les contrats d'exclusivité limitée ne soient pas touchés par cette disposition.

Il m'est très facile d'imaginer l'usage qu'un membre peu scrupuleux d'une conférence pourrait en faire: détruire complètement la concurrence de l'intérieur pour un contrat conclu avec un des gros clients. Dans notre secteur d'activité, quatre de nos clients représentent environ 80 p. 100 des exportations canadiennes.

Ce n'est pas la perspective d'un gain immédiat qui incite un signataire peu scrupuleux de la conférence à rompre un contrat d'exclusivité limitée en offrant un tarif à un taux inférieur, mais l'élimination de ses concurrents et la monopolisation du marché, puisque, après notre éviction, à supposer que nous ne soyons pas ce membre peu scrupuleux, il ne restera rien au petit, si ce n'est payer les conséquences.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le nombre d'activités commerciales réglementées est devenu tel que ceux d'entre nous qui ne sont pas historiens ont fini par oublier qu'il n'y pas si longtemps, ces activités étaient le domaine privilégié de véritables pirates, le mot n'est pas trop fort.

John D. Rockefeller et ses associés ont créé l'empire de la *Standard Oil* en menant des actions de pirates—en

[Texte]

criminal acts against their opponents, against their rivals, as well as just the kind of confidential agreements for years and years with various carriers in the American midwest that we are concerned about here. But that was a long time ago and through the 1980s, in the deregulation context, people have not thought about history.

Have the last years, in your experience of the shipping industry, movement of goods, have you seen tendencies of that sort appearing? You refer to scurrilous activity. Have there been situations where law has not been clear-cut in the deregulation contexts in which real manifestations of activity like Rockefeller's have appeared?

Mr. Gainsbury: Of course, in my view I am more predicting what can and I suspect will happen if these changes are not made.

We have also recently in the last three years seen a tremendous shift in our trade from cargo moving to and from the United States, a tremendous amount percentage-wise, probably from roughly 5% to probably roughly 20%. There is only room for this to go up as long as shipping markets exist the way they are.

I do not want to paint the United States as the big menace to the south but basically, shipping lines are starving for cargo and that has created empty space on U.S. eastcoast vessels going into our area. There is a difference between the east—west to Europe, where it is just as easy to come into a Halifax or a Saint John or a Montreal.

When you are dealing from south or through the Panama Canal and you have to up and around and into the river, it adds quite a bit of expense and time. I have seen out of the United States that people are actually now charging a customer out of Montreal or Toronto less than he is charging an American customer from two blocks away from his port.

The reason is an incremental cargo base; we have space empty, so as long as it can give a \$1 contribution, we are going to go after it. It starts to move that way, of course the problem for Canadian exporters and importers becomes what happens when the American's market itself actually fills its own vessels? Even in our own company we see it. When we have a service to Canada and a service to the United States, it is only natural that we take Canadian cargo in the U.S. service only when there is space which will go empty anyway.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): By any chance, do you have statistics with you on the amount of cargo moving over the last five years? These have been years of economic difficulty. The international debt crisis has impacted quite severely. How has trade with Latin America moved? Has it fallen off or stayed stable?

[Traduction]

perpétrant des actes criminels contre leurs opposants, contre leurs rivaux, en renouvelant année après année des ententes confidentielles avec ces compagnies de transport du midwest américain. Mais c'était il y a longtemps, et la déréglementation, depuis le début des années 80, semble nous avoir fait perdre la mémoire.

Avez-vous constaté, forts de votre expérience des transports, une résurgence de ce genre d'activités? Vous avez parlé d'acteurs peu scrupuleux. Avez-vous constaté des lacunes dans le contexte de la déréglementation permettant la résurgence d'actions analogues à celles des Rockefeller d'antan?

M. Gainsbury: Bien entendu, de mon point de vue, ce qui m'intéresse, c'est de prévoir ce qui se passera si ces modifications ne sont pas apportées, et j'en suis pratiquement convaincu.

Au cours des trois dernières années, nous avons constaté une accélération de la pénétration de nos concurrents américains, leur part du marché passant d'environ 5 p. 100 à environ 20 p. 100. C'est énorme, et ce n'est qu'un début si la situation sur les marchés de transport n'est pas rectifiée.

Je ne veux pas dépeindre les États-Unis comme la menace qui nous vient du Sud, mais il est certain que les compagnies maritimes manquent de clients, ce qui incite les bateaux américains de la côte est à venir les chercher chez nous. La situation du trafic est-ouest avec l'Europe est différente, car Halifax, Saint-Jean ou Montréal, comme points d'accès, ne posent aucun problème.

Par contre, quand le point de destination est le sud et qu'il faut emprunter le canal de Panama, cela représente des frais supplémentaires et cela prend plus de temps. J'ai vu des compagnies américaines offrir à des clients de Montréal ou de Toronto des tarifs inférieurs à ceux qu'ils font payer à leurs clients américains dans leur propre port.

C'est une simple question de remplissage. Même si cela ne leur rapporte qu'un dollar, cela les intéresse. C'est la tendance actuelle, et la question que les exportateurs et les importateurs canadiens doivent se poser est la suivante: que se passe-t-il le jour où les clients américains remplissent complètement leurs bateaux? C'est une chose que nous constatons nous-mêmes dans notre propre compagnie. Lorsque nous assurons un service vers le Canada et un service vers les États-Unis, il est tout à fait naturel que nous n'acceptons de cargaison canadienne sur le service américain que s'il nous reste de l'espace qui, de toute manière, restera inoccupé.

• 1605

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Auriez-vous par hasard des statistiques sur les volumes transportés au cours des cinq dernières années? Nous venons de traverser des années difficiles sur le plan économique. Les retombées de la crise de la dette internationale se sont fait cruellement ressentir. Comment ont évolué les échanges avec l'Amérique latine? Ont-ils décliné ou sont-ils restés stables?

[Text]

Mr. Gainsbury: Trade with our particular conference deals with Argentina, Uruguay, Paraguay and Brazil. I am aware of the statistics because I had been with the Brazil-Canada Chamber of Commerce as a director and vice-president for so long. Basically, Canada's trade has grown every year with Brazil to the point where it has become a \$1-billion trading partner.

What has been interesting in the last few years, for the debt crisis you mentioned, is that Brazil took over a balance in its favour with Canada which had not existed prior to the debt crisis. Canada always enjoyed a favour in balance of trade with that country.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): So Brazil was exporting more.

Mr. Gainsbury: Is now exporting more.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): While Canada is in fact exporting less. That has been the tendency.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Epp. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am fascinated. Let me ask two or three very quick questions. I gather you are an agent for a group of lines servicing this conference. Could you tell us what those lines are?

Mr. Gainsbury: First of all I am an agent, and I am also an owner's representative for one line. But I am an agent only for one line; you said agent for various lines.

Mr. Forrestall: Oh, you are just one line.

Mr. Gainsbury: That is correct; one of the five members of the Inter-American Freight Conference.

Mr. Forrestall: There are five in the Inter-American Freight Conference?

Mr. Gainsbury: Yes.

Mr. Forrestall: What are the names of those companies?

Mr. Gainsbury: Netumar Line; Lord Brazilero; Elma, which is the Votachi Line; and Halianca.

Mr. Forrestall: And your own line is. . . ?

Mr. Gainsbury: Netumar.

Mr. Forrestall: Where are these vessels registered?

Mr. Gainsbury: In the case of Netumar?

Mr. Forrestall: To shorten up, are any of them Canadian registered?

Mr. Gainsbury: None of them are Canadian registered.

Mr. Forrestall: Are any of them Canadian owned?

Mr. Gainsbury: No.

Mr. Forrestall: Do any of them have any Canadian investment, substantial or otherwise?

Mr. Gainsbury: Yes.

[Translation]

M. Gainsbury: Les clients de notre conférence sont l'Argentine, l'Uruguay, le Paraguay et le Brésil. Je connais les statistiques, car j'ai été longtemps directeur et vice-président de la Chambre de commerce Brésil-Canada. Au fil des ans, les échanges entre le Canada et le Brésil ont progressé jusqu'à atteindre le plateau du milliard de dollars.

Dans le contexte de cette crise d'endettement dont vous venez de parler, il est intéressant de noter qu'au cours des dernières années, la balance des échanges est devenue favorable au Brésil, alors qu'avant la crise, cela avait été toujours le contraire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le Brésil exportait plus.

M. Gainsbury: Le Brésil exporte plus maintenant.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Alors que le Canada exporte moins. C'est la tendance actuelle.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Epp. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis fasciné. Permettez-moi de poser deux ou trois toutes petites questions. Je suppose que vous êtes l'agent d'un groupe de compagnies appartenant à cette conférence. Pourriez-vous nous donner le nom de ces compagnies?

M. Gainsbury: Pour commencer, je suis le représentant de l'armateur d'une des compagnies. Je ne suis l'agent que d'une compagnie; vous avez dit agent d'un groupe de compagnies.

M. Forrestall: Oh, vous ne représentez qu'une seule compagnie.

M. Gainsbury: C'est exact; un des cinq membres de la Conférence inter-américaine du trafic de marchandises.

Mr. Forrestall: La Conférence inter-américaine du trafic de marchandises compte cinq membres?

M. Gainsbury: Oui.

M. Forrestall: Quel est le nom de ces compagnies?

M. Gainsbury: *Netumar Line*; *Lord Brazilero*; *Elma*, la *Votachi Line*; et *Halianca*.

M. Forrestall: Et votre compagnie, c'est. . . ?

M. Gainsbury: *Netumar*.

M. Forrestall: Où les bateaux sont-ils enregistrés?

M. Gainsbury: Pour la *Netumar*?

M. Forrestall: Simplifions. Y en a-t-il d'enregistrés au Canada?

M. Gainsbury: Aucun.

M. Forrestall: Y en a-t-il qui soient armés par des Canadiens?

M. Gainsbury: Aucun.

M. Forrestall: Certains ont-ils été financés par des capitaux canadiens, de manière substantielle?

M. Gainsbury: Oui.

[Texte]

Mr. Forrestall: Substantial?

Mr. Gainsbury: I would say so.

Mr. Forrestall: More than 50%?

Mr. Gainsbury: No.

Mr. Forrestall: Less than 50%, but still a significant investment. If they are not registered in Canada, then where? Bermuda?

Mr. Gainsbury: Brazil.

Mr. Forrestall: Why are they registered in Brazil?

Mr. Gainsbury: Because it is less than 50%, and the preponderance is owned by Brazilian interests.

Mr. Forrestall: That is just for the record, because it is a lot easier to get it from you. You are the resident expert in case we want to refer to it.

You have very interestingly—I do not know whether it is a choice of words or not—but you threaten us because you are the only ones to provide our service. Without your group who else would provide service for us? You had said—and I do not want to read it back to you—that in order to continue to operate in Canada three or four provisions must change: one man could tie up the market. That is very serious.

Mr. Gainsbury: First of all, I will apologize. I am definitely not used to this type of forum. I am not a lawyer. I am just a Canadian businessman who has come here to try to pour his heart out.

Mr. Forrestall: And to protect your wallet.

Mr. Gainsbury: Yes. It is tax time too.

Mr. Forrestall: There is nothing wrong with that. You are among friends.

Mr. Gainsbury: That is not what I meant to say. I said it would be impossible for a conference to exist in Canada. I did not say it would be impossible to get shipping service out of Canada; the conference system would be destroyed. That is what I tried to say, and I apologize if my. . .

• 1610

Mr. Forrestall: Are you exaggerating to make a point?

Mr. Gainsbury: No, I do not believe I am. I believe it very strongly in my heart.

Mr. Forrestall: It is quite possible I can walk out of here tonight, get on a plane at 5.20 p.m. and that plane crashes. Is that not so? I would suggest the possibility of you people withdrawing from that service, which is a growing market—

Mr. Gainsbury: Sir, we never said we would withdraw from the service. I do not think I said that.

[Traduction]

M. Forrestall: De manière substantielle?

M. Gainsbury: C'est ce que je dirais.

M. Forrestall: À plus de 50 p. 100?

M. Gainsbury: Non.

M. Forrestall: À moins de 50 p. 100, mais représentant quand même un investissement important. S'ils ne sont pas enregistrés au Canada, où sont-ils enregistrés? Aux Bermudes?

M. Gainsbury: Au Brésil.

M. Forrestall: Pourquoi sont-ils enregistrés au Brésil?

M. Gainsbury: Parce que le financement est moins de 50 p. 100 et que la différence, majoritaire, est détenue par des intérêts brésiliens.

M. Forrestall: Je profite de votre présence pour verser ce genre de renseignements au dossier. C'est vous le spécialiste, au cas où nous nous poserions la question.

Vous plaidez de manière très intéressante—ou très intéressée—je ne sais quel est le terme le plus approprié—mais vous nous menacez parce que vous êtes les seuls à nous offrir ce service. Sans votre groupe, qui d'autre nous offrirait ce service? Vous nous avez dit—je ne vous relirai pas vos propos—que la poursuite de vos activités au Canada est directement liée à la modification de trois ou quatre dispositions susceptibles, selon vous, de bloquer le marché. C'est très grave.

M. Gainsbury: Pour commencer, je dois vous présenter mes excuses. Je n'ai vraiment pas l'habitude de ce genre de tribune. Je ne suis pas juriste. Je ne suis qu'un simple homme d'affaires canadien venu épancher son coeur.

M. Forrestall: Et protéger son portefeuille.

M. Gainsbury: Oui. C'est aussi le temps de l'impôt.

M. Forrestall: Il n'y a rien de mal à cela. Vous êtes parmi des amis.

M. Gainsbury: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais dire que cela rendrait impossible l'existence d'une conférence au Canada. Je n'ai pas dit que cela sonnait le glas des services de transport maritime au Canada, mais celui du système de conférences. C'est ce que je voulais vous dire, et je m'excuse si. . .

M. Forrestall: Ne péchez-vous pas par excès pour plaider votre cause?

M. Gainsbury: Non, je ne le pense pas. Je suis intimement convaincu.

M. Forrestall: Il est tout à fait possible que je sorte d'ici, que je monte dans un avion à 17h20 et que cet avion s'écrase. N'est-ce pas? L'éventualité de votre retrait de ce marché en pleine croissance. . .

M. Gainsbury: Monsieur, nous n'avons jamais dit que c'était notre intention. Je ne pense pas l'avoir dit.

[Text]

Mr. Forrestall: You threaten to do so unless we do something.

Mr. Gainsbury: I said the conference will be destroyed and only the biggest and most powerful line would be the survivor.

Mr. Forrestall: That is a threat.

Mr. Gainsbury: I do not think it is a threat.

Mr. Forrestall: It is a conclusion.

Mr. Gainsbury: Yes, it is a conclusion, sir. It is definitely my deep belief that there will only be one survivor in that system, the biggest, the strongest and the most cunning. Frankly, I intend to be that line if it passed as it is.

Mr. Forrestall: I am sure of that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That is a threat.

Mr. Gainsbury: Yes.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have no doubt Mr. Gainsbury is absolutely sincere. I think we understand clearly what you are suggesting with respect to the sunset clause. But the multi-modal rate, the interconnection of the door-to-door and the predatory clause—

Mr. Gainsbury: On the predatory clause, I believe it is dealt with in the anti-combines act.

Mr. Forrestall: You suggested the need for a capacity to self-police in the service contract area and in the predatory as well. If there is predatory pricing, it is perhaps best handled by you people than it is by some regulatory process, in my judgment.

Mr. Gainsbury: I believe a service contract with the conference is made between the conference lines and an individual shipper of probably great magnitude. Probably that would be the reason to do so. I do not see why it has to be secretive. I do not see why the smaller competitors of that fortunately large shipper cannot find out what shipping rights he is paying. I do not see why it cannot be open so one can see what the contract is and stands for.

I also do not see why there should be independent action in that sense, since no one has to sign the contract. Once you have signed the contract, we think it should be binding for the period of time and to that customer. I do not think the rates should go up or down if you have entered that type of contract. Here we see a forum from which one member, probably the biggest and most powerful, can say he is going to undercut this. He is going to undercut it by taking independent action to a service contract he has signed to put his shipping lines out of business. To get some help, he is going to go to the major shippers to his area, tie up three or four of them, and also help those three or four maintain their huge market share, if not increase it. I see this as a real danger. It is not self-serving. I believe deeply this is what will happen as a result of these two particular things.

[Translation]

M. Forrestall: Vous nous menacez de le faire à moins que nous ne fassions quelque chose.

M. Gainsbury: J'ai dit que c'était vouer le système de conférences à la destruction et qu'il ne resterait qu'une seule compagnie, la plus grosse et la plus puissante.

M. Forrestall: C'est une menace.

M. Gainsbury: Je ne le pense pas.

M. Forrestall: C'est une conclusion.

M. Gainsbury: Oui, c'est une conclusion, monsieur. Je suis intimement persuadé que ce système ne laissera qu'un seul survivant, le plus gros, le plus fort et le plus rusé. En toute honnêteté, j'ai bien l'intention que cela soit ma propre compagnie si nous en arrivons là.

M. Forrestall: J'en suis sûr.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est une menace.

M. Gainsbury: Oui.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne doute pas un instant de la sincérité absolue de M. Gainsbury. Nous comprenons fort bien votre suggestion concernant la clause de caducité. Cependant, pour ce qui est des tarifs multimodaux, du lien entre le service porte-à-porte et la clause sur la prévarication. . .

M. Gainsbury: En matière de prévarication, sauf erreur, il y a déjà la Loi sur les coalitions.

M. Forrestall: Vous réclamez la possibilité de régler vous-mêmes en partie les problèmes de contrats d'exclusivité limitée et les problèmes de prévarication. Dans ce dernier cas, que vous régliez vous-mêmes ces problèmes est sans doute préférable à une réglementation quelconque, à mon avis.

M. Gainsbury: Habituellement, un contrat d'exclusivité limitée lie les compagnies membres d'une conférence avec un très gros expéditeur. C'est généralement la raison de ce genre de contrat. Je ne comprends pas la nécessité du secret. Je ne comprends pas pourquoi les concurrents plus petits pour ce gros client ne peuvent savoir quels tarifs lui ont été offerts. Je ne comprends pas pourquoi garder ce contrat secret pour que les modalités n'en soient pas connues.

Je ne comprends pas non plus pourquoi une mesure distincte devrait être prise, puisque rien n'oblige personne à signer ce contrat. Une fois le contrat signé, toute dérogation devrait être interdite pendant sa durée. Aucun des signataires de ce type de contrat ne devrait pouvoir offrir des tarifs différents. Avec cette disposition, vous permettez à un des signataires, probablement le plus gros et le plus puissant, de prendre une mesure distincte rompant ce contrat d'exclusivité limitée et éliminant ses concurrents. Pour arriver à ses fins, il s'associera aux trois ou quatre autres grosses compagnies de sa région, qui finiront par dominer tout le marché. C'est un danger très réel. Je ne défends pas mes propres intérêts. Je suis intimement convaincu que ce sera la conséquence de ces deux dispositions.

[Texte]

As far as predatory is concerned, it is very difficult to prove. I could show you where I could carry a piece of losing business, but it makes more sense economically to carry it than not carry it. Where does predatory start?

Mr. Forrestall: I was inviting you to comment.

Mr. Gainsbury: I am commenting on the fact that I think the problem would lie in the interpretation of the predatory clause, not in the clause itself.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I genuinely regret I have to leave to catch an airplane to my riding. I wanted to ask our witness if he would be kind enough to give us the names of the companies within your conference and where their headquarters might be. We received that from the TWRA and it was very helpful to us. If you cannot give it to us now, perhaps you would not mind sending a letter to our clerk.

Mr. Gainsbury: We have a conference secretariat here. I am a member company. Since I do not know all the details of my competitors, he will handle that.

Mr. Thacker: I am sure you can appreciate the policy problem with which we are faced. If the international oil companies came to us and wanted to have certain exemptions to be able to better deliver oil to us, we would all be sort of nervous about it. There is no doubt most of the shipping lines, the carriers, are international carriers. As legislators, we have no guarantee they are in business for the best interests of Canada. We have a responsibility to try to protect the best interests of Canada, and we all want to do that.

• 1615

Historically, conferences have been accepted and have probably provided stability and reliability of service, but problems have developed. We were faced the other day with the Canadian Shippers' Council, which represents some 95% of all the Canadian shippers, our own fellow Canadians trying to export Canadian products and make money for the nation. Now, that is what they say, and I want your response to that.

They strongly support loyalty contracts of less than 100%, the service contract clauses, the independent action clauses and the multimodal rate clauses. Yet you seem to be saying, as other people have, that we should not believe them, but should believe you because we have to accept your position so that you can save the shippers from themselves. How do you respond to that?

Mr. Gainsbury: Basically, I feel that the Canadian Shippers' Council is a big shipper-oriented unit. Every time I have talked to them, I have never seen too many

[Traduction]

Pour ce qui est de la prévarication, il est très difficile d'en faire la preuve. Il peut être tout à fait rentable d'offrir certains services à perte. Y a-t-il alors prévarication?

M. Forrestall: C'est justement la question que je vous pose.

M. Gainsbury: Ce n'est pas la clause elle-même qui est en cause, mais son interprétation.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, je suis sincèrement désolé, mais il faut que j'attrape un avion pour me rendre dans ma circonscription. Je voulais demander à notre témoin s'il aurait l'amabilité de nous donner le nom des compagnies de sa conférence, ainsi que le lieu de leurs sièges sociaux. Ces renseignements nous ont été communiqués par la TWRA, et ils se sont avérés très utiles. Si vous ne pouvez nous les donner maintenant, vous voudrez peut-être les envoyer par lettre à notre greffier.

M. Gainsbury: Il y a un représentant du secrétariat de la conférence. Je représente simplement une des compagnies. Je ne connais pas tous les détails sur mes concurrents, mais il doit les connaître.

M. Thacker: Je suis sûr que vous comprenez le problème qui se pose à nous. Si les compagnies pétrolières internationales nous avaient demandé de leur accorder certaines dérogations pour faciliter leurs livraisons, elles nous auraient placés dans un cruel dilemme. Il ne fait aucun doute que la majorité des compagnies maritimes, des transporteurs, sont des transporteurs internationaux. Rien ne nous garantit, à nous, législateurs, que leurs intérêts concordent avec ceux du Canada. Nous avons la responsabilité de protéger les intérêts du Canada, c'est notre devoir à tous.

Traditionnellement, les conférences sont en principe admises et elles sont probablement responsables de la stabilité et de la fiabilité des services, mais des problèmes ont surgi. L'autre jour, nous avons reçu le Conseil canadien des expéditeurs, qui représente près de 95 p. 100 de tous les expéditeurs canadiens, nos propres compatriotes qui veulent exporter des produits canadiens pour rapporter des devises à la nation. Voici ce qu'ils nous ont dit, et j'attends votre réponse.

Ils sont pour les contrats d'exclusivité de moins de 100 p. 100, pour les dispositions relatives aux contrats d'exclusivité limitée, aux mesures distinctes et aux taux multimodaux. Or, vous semblez dire, comme d'autres, que nous ne devrions pas les croire, mais plutôt vous croire dans leur propre intérêt. Qu'avez-vous à répondre?

M. Gainsbury: Le Conseil des expéditeurs représente avant tout les gros expéditeurs. Chaque fois que je les ai rencontrés, je n'ai jamais vu beaucoup de petits

[Text]

small shippers around. They may be members, but they are not around.

First of all, I am also a Canadian and I also believe that the best interests of the trades routes are in all of our interests, including the Canadian Shippers' Council, as misguided as they may be. I think they see a short-term rate benefit, but I do not think they are experts in shipping in terms of being the heads of building vessels, entering a trade and entering the commitment being made. All they want are lower rates, which they have. They are all having record profits while all us conference members are having great difficulty. I do not begrudge them this profit and I do not think they would begrudge us a reasonable return either.

The conference system has not forced rates up, and there is plenty of competition from non-conference members. For that reason, we feel that the best interest of the movements will be to have both. Non-conference shippers offer incentive on price, and conference lines offer regularity and stability because they have been there for 20 years and will be there for the next 20 years. The other guy will come and go as the rates drop down. He thinks our rates are too high, so he comes in with a cheap ship, which is what has been happening. We face competition and lose some cargo every day, mostly the price-sensitive cargo as opposed to the service-sensitive cargo.

We are not saying that we would like to take motives to task here. When they say that they want loyalty contracts, that is fine. We are asking why they would insist that it is wise to be able to then go right outside the meeting where they have signed a service contract with a conference and try to divide and conquer, try to get one line to put a shipper in a very unhealthy, monopolistic situation on exports by giving him a cheap rate in return for taking the cargo away from the co-signers to this contract.

We are just pleading for it to be open so that when there is a service contract signed, the parties stick to the rates and there be no independent action. Furthermore, the service contracts should be a matter of public record, not something confidential. We accept independent action when there is no contract involved.

Mr. Thacker: Thank you very much. We appreciate that on the record.

Mr. Reid: Mr. Gainsbury, please recognize that I came in late and have not been attending the earlier meetings. As a result of your comments, do you think the shipping councils which might exist across this country are of a common approach whereby a major shipper dominates the policy and the approach of those councils?

Mr. Gainsbury: Yes, that is a personal belief. If they say that they represent 95% of exporters, then perhaps their members or associates are on their mailing list, and perhaps those percentages that do belong export 95% of this country's exports. I do not know.

[Translation]

expéditeurs parmi eux. Ils sont peut-être membres, mais ce n'est pas eux qu'on rencontre.

Pour commencer, je suis aussi Canadien et j'estime que nos intérêts sont également les leurs, y compris ceux du Conseil des expéditeurs, même s'ils font fausse route. Je crois qu'ils y voient des avantages à court terme, mais ils ne sont pas armateurs, ils ne connaissent ni le marché ni les engagements. Tout ce qu'ils veulent, ce sont les tarifs les plus bas possible, ce dont ils bénéficient déjà. Ils font des bénéfices records, alors que tous les membres des conférences connaissent de graves difficultés. Je ne leur en veut pas de faire ces bénéfices, mais ils ne devraient pas nous empêcher d'en faire nous aussi.

Le système de conférences n'a pas fait augmenter les tarifs, et la concurrence des compagnies n'appartenant pas à des conférences ne manque pas. Pour cette raison, nous estimons que cette double possibilité sert les intérêts de tous. Les compagnies indépendantes offrent des rabais, et les compagnies de conférence offrent la régularité et la stabilité parce qu'elles ont 20 ans d'expérience et que dans 20 ans, elles seront encore là. Les autres disparaissent lorsque les tarifs diminuent. Ils trouvent nos tarifs trop élevés et ils décident d'offrir leurs services avec un vieux rafiot. C'est toujours comme cela. Nous avons des concurrents et nous perdons des transports tous les jours, surtout des transports de marchandises sensibles aux prix plutôt qu'au service.

Notre propos n'est pas de leur faire un procès d'intention. Lorsqu'ils disent vouloir des contrats d'exclusivité, très bien. Nous leur demandons simplement pourquoi ils devraient pouvoir, après avoir signé un contrat d'exclusivité limitée avec une conférence, se livrer auprès d'une des compagnies au petit jeu du diviser pour régner en lui offrant une situation de monopole au rabais, donc malsaine.

Nous demandons simplement une certaine franchise afin que, lorsqu'un contrat d'exclusivité limitée est signé, les parties respectent les tarifs et ne prennent pas de mesures distinctes. De plus, il faudrait que les contrats d'exclusivité limitée soient publics, et non pas confidentiels. Nous ne voyons aucune objection aux mesures distinctes lorsqu'il n'y a pas de contrat.

M. Thacker: Merci beaucoup. Nous verserons ce plaidoyer au dossier.

M. Reid: Monsieur Gainsbury, je commencerai par vous prévenir que je n'ai pas participé aux réunions précédentes. Pensez-vous vraiment que le Conseil des expéditeurs est dominé par les gros expéditeurs?

M. Gainsbury: C'est mon impression personnelle, oui. S'ils disent représenter 95 p. 100 des exportateurs, il est possible que tous ces expéditeurs figurent sur leur liste et qu'ils représentent 95 p. 100 des exportations de notre pays. Je ne sais pas.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

Mr. Reid: If time will allow me, I might admit that I come a part of the country where we are dealing with shipping on inland waterways and where there are no conferences and no monopolies. The marketplace more or less determines which carrier is going to carry which product.

I also have an inhibition against monopolies and cartels. Some questions have already been asked with respect to the benefits of a conference.

Can you enlighten me as to how members become part of this conference and how some are not members. You expressed fear that if the conference was not there, then a major shipper would become the kind of a bogus man Mr. Epp is now referring to?

Mr. Gainsbury: If I have understood basically what you are getting at, conferences are not formed to fix prices, to jack up prices, or to cause huge profits for shipping lines; it clearly has not done so. It is actually the shippers who are enjoying the huge profits while the shipping lines are losing money. Conferences are basically a permission for a group of carriers with a common investment and a common commitment to get together and try to set a reasonable, year-round, direct-call service at what we hope are reasonable rates.

The rates are not always reasonable because conferences are always attacked by what we call non-conference carriers. As soon as a conference line is viewed as charging too much money, someone shows up and offers to undercut the rate. Seldom, however, can they undercut the service. Then you have the game of who needs the service and who needs the rate. This is what has been going on and this is why most conference members are today not enjoying profits. It is not to fix rates because the rates are always kept in line by non-conference carriers.

Mr. Reid: Mr. Gainsbury, you cannot have it both ways in my mind. You tell us that if the conference is not there, some shipper is going to gain control of the market.

Mr. Gainsbury: No, I am sorry; I did mean to suggest it. I meant to suggest that if these rules exist in a conference, it is worse than just simply saying there shall be no more conferences in this country, they are just monopolistic and we will not tolerate them. This would be better.

I think it would be a mistake because of the things we have said that the conferences do give the shipping public. It would be better, because the rules allowing the conferences to continue allow for attacks—if you will—from your associates, from within, from people who sit down with you on a daily basis.

M. Reid: Si le temps le permet, j'ajouterais que je viens d'une région où le commerce maritime se fait sur des voies d'eau intérieures et où il n'y a ni conférence ni monopole. Ce sont les forces du marché qui déterminent, grosso modo, les transporteurs auxquels on fait appel.

Je suis aussi allergique aux monopoles et aux cartels. On a déjà posé des questions concernant les avantages d'une conférence.

Pouvez-vous me dire comment les membres d'une conférence en arrivent à y adhérer, alors que d'autres en sont exclus? Vous avez dit que, s'il n'y avait pas de conférence, un grand expéditeur pourrait devenir un faux jeton, comme M. Epp le disait.

M. Gainsbury: J'ai peut-être compris là où vous voulez en venir. Les conférences ne sont pas formées pour fixer les prix, pour les faire grimper ou pour permettre aux transporteurs de réaliser des profits énormes. Elles n'ont pas eu ce résultat. Ce sont les expéditeurs qui réalisent des profits énormes, alors que les transporteurs essuient des pertes. Les conférences sont essentiellement la permission donnée à un groupe de transporteurs qui a un investissement commun et un engagement commun d'adhérer ensemble à une entente pour offrir un service direct, à longueur d'année, et raisonnable, à ce que nous espérons être un tarif approprié.

Les tarifs ne sont pas toujours appropriés, car les conférences sont constamment attaquées par ceux que nous appelons les transporteurs hors-conférence. Dès qu'on estime qu'une conférence exige trop, il y a quelqu'un qui surgit et offre un tarif inférieur. Toutefois, il est rare qu'on rogne sur le service. C'est alors que se déroule le jeu de celui qui a besoin du service et de celui qui a besoin du tarif. C'est une situation qui dure depuis longtemps et qui explique pourquoi les membres d'une conférence ne réalisent pas de bénéfices aujourd'hui. Les conférences n'existent pas pour fixer les tarifs, car ces derniers sont toujours l'équivalent de ceux des transporteurs hors-conférence.

M. Reid: Monsieur Gainsbury, on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre, selon moi. Vous me dites que, sans les conférences, un expéditeur pourrait maîtriser le marché.

M. Gainsbury: Non, pas du tout. Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Si on impose ces règles à une conférence, ce sera pire que de les supprimer sous prétexte qu'elles sont l'équivalent de monopoles, et intolérables dès lors. La situation actuelle vaut mieux.

Je pense que ce serait une erreur, et je vous ai donné les arguments qui militent en faveur des conférences et font qu'elles sont dans l'intérêt des expéditeurs. Les règles qui permettent l'existence des conférences actuellement n'interdisent pas que les associés puissent s'attaquer, de l'intérieur, et cela quotidiennement.

[Text]

For example, we could negotiate, say, 25,000 tonnes of paper to a country and see what our costs are and what we can reasonably assume. Ninety dollars may give the weakest member a \$1 profit and the strongest member a \$7 profit, but this is what we have to charge in order to compete with extraneous, external pressures from non-conference members.

You are then inviting the large shipper to get everyone to sign such a contract and you have given him legislative permission to then turn around and say he would give it for \$80 in order to drive out the competition.

Mr. Reid: Mr. Gainsbury, you tell us the shippers are losing money and what you have to offer to the shippers the most is service. Do you in fact ask the carriers who are members of your conference to join in a rate that would be quoted by each of your members to a shipper?

Mr. Gainsbury: Basically there is a tariff within the conference. The conference members sit around and entertain motions to lower rates from specific shippers.

• 1625

Mr. Reid: Are the shipper and the carrier of your conference the ones who break this tariff? I can hardly believe the conference is setting a tariff that will require the carrier to lose money.

Mr. Gainsbury: No. Most conference carriers have millions of dollars invested in the ships, so sometimes you have to strike a balance because of competition from people going to the same area who are not members of your conference. You have to decide on the basis of the amortization of your asset, at what point taking a small loss is better than tying up your ship and having to pay the amortization.

There is a way to quote rates that are less than compensatory, and it has to be done. Of course, they are not predatory because it is better than not carrying at that rate at all.

Mr. Reid: Are all these factors not included in the considerations when you set your tariff, Mr. Gainsbury, and all members agree to abide by that tariff?

Mr. Gainsbury: What in essence happens is that you join a conference because you are providing the service, and all members agree to live by certain rules and understandings.

In Bill C-21 we are now seeing the right of members to take independent action. We are not challenging that; we are asking that when a member of a conference says the person from outside the conference is charging a lower rate—I do not care that the conference rate is higher I am going to take independent action and go after that cargo. We are saying we recognize that.

What we are trying to say is that once a shipper comes in and asks to sign a contract at a specific rate for a specific commodity, should both sides not be bound?

[Translation]

Si, par exemple, on négocie l'expédition de 25,000 tonnes de papier au Canada, on établit le prix de revient et ce que nous pouvons offrir. Si c'est 90\$, le membre le plus faible pourrait en tirer des bénéfices de 1\$, et le plus fort de 7\$. Toutefois, c'est ce que nous devons exiger si nous voulons livrer concurrence aux pressions extérieures, aux membres hors-conférence.

Lors des négociations, on invite un grand expéditeur à signer le contrat, mais cela équivaut à lui donner une permission devant la loi de n'offrir que 80\$ afin d'évincer tous les concurrents.

M. Reid: Monsieur Gainsbury, vous dites que les expéditeurs essuient des pertes et que votre outil de négociation repose avant tout sur le service. Est-ce que vous demandez aux transporteurs qui sont membres de votre conférence de respecter le tarif qui sera offert par chacun des membres à l'expéditeur?

M. Gainsbury: Il existe essentiellement un tarif au sein de la conférence. Les membres de la conférence se réunissent et envisagent de baisser les tarifs à la demande d'expéditeurs particuliers.

M. Reid: Est-ce que ce sont l'expéditeur et le transporteur de votre conférence qui enfreignent ce tarif? J'ai du mal à croire qu'une conférence établisse un tarif qui signifie des pertes pour le transporteur.

M. Gainsbury: Non. La plupart des transporteurs d'une conférence investissent des millions de dollars dans les bateaux, si bien qu'il faut parfois en venir à un compromis, car il y a des concurrents qui se rendent dans la même région et qui ne sont pas membres de la conférence. Les décisions sont prises d'après l'amortissement des avoirs et, à ce moment-là, une petite perte vaut mieux que de garder le bateau à quai et de payer l'amortissement.

Il y a moyen de demander des tarifs qui ne permettent pas de faire les frais, et cela s'est vu. Bien sûr, ce n'est pas une pratique déloyale, car cela vaut mieux que rien du tout.

M. Reid: Tous ces facteurs n'interviennent-ils pas quand vous établissez votre tarif, monsieur Gainsbury, et quand tous les membres acceptent de s'y conformer?

M. Gainsbury: Quand on adhère à une conférence, c'est parce qu'on offre un service et que tous les membres en acceptent les règles et les ententes.

Avec les dispositions du projet de loi C-21, les membres d'une conférence auront désormais le droit de prendre des mesures distinctes. Nous contestons cela. Pour l'heure, nous acceptons qu'un membre d'une conférence, sous prétexte qu'un concurrent impose un tarif inférieur, prenne une mesure distincte pour obtenir le contrat.

Nous voulons que, quand un expéditeur demande à signer un contrat à un taux donné pour une marchandise donnée, les deux parties soient liées. Pourquoi pas? En

[Texte]

What this is saying is that we are giving permission for one person, perhaps scurrilously, to use the fact that the others signed a contract for a rate that he knows. He then goes out and makes a private deal to undercut that contract by 10%. This will cause him to monopolize this cargo and the others—

Mr. Reid: This is my last question, Mr. Gainsbury. Before this bill was taken under consideration I take it there were carriers who were members of the conference and carriers outside the conference considerations. I recognize that you are representative of the members of the conference. Can you tell me why those carriers would be outside of the conference, not in the conference, not part of your tariff-setting group and, comparatively speaking, make some indication as to their capacity of carrier capability?

Mr. Gainsbury: Very good. I deal with many shipping lines, some conference members and some not. The reason why a line would decide not to become a member of a conference is that he cannot compete on service; he has an irregular service; he has a hit-and-miss service.

I have a ship every month, every two months. We know the conference has a ship every week or every two weeks. We cannot compete with the conference. Therefore, if we join the club or we join the association and we set uniform rates, then we will not carry because we do not have the service and reputation. So they would choose to enter the trade on one basis; price alone. That is why they could never join the conference, because they would like to continue to attack the conference on price. That is the only way they can get cargo of nature in that freight.

I am sorry I stumbled through that one; I hope I was clear. Basically, people only join a conference when there are a lot of similarities such as the same capital investment or the same service. They feel they can compete together at the same rates. It is people who are trying to attack that rate who would become non-conference carriers.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you, Mr. Reid. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you. I do not know if it has been asked by another member before, but I would be interested to go back to the presentations we received.

At the top of page 2 it is said that if Bill C-21 was inspired at least in part by the U.S. Shipping Act, a conference would point out that the Canadian legislation goes far beyond the U.S. legislation, particularly with regard to independent action non service contracts. The resulting imbalance, which is most certain to result between the shipping industry in Canada and the U.S., will be very detrimental to Canada. Could you elaborate on this? This document assumes that Bill C-21 is a copy of the U.S. Shipping Act, 1984, but I do not think it is, so. . .

[Traduction]

fait, nous donnons la permission à quelqu'un, de façon assez évidente, de se prévaloir du fait que d'autres ont signé un contrat à un tarif qu'il connaît. Il peut dès lors signer un contrat privé en rabaisant le tarif de 10 p. 100. Cela lui donne le monopole sur cette cargaison, et les autres. . .

M. Reid: Monsieur Gainsbury, une dernière question. Avant que ce projet de loi ne soit examiné, on devait compter avec des transporteurs qui étaient membres d'une conférence et d'autres qui ne l'étaient pas. Vous représentez les membres d'une conférence. Pourquoi y a-t-il des transporteurs qui n'adhèrent pas à une conférence, qui ne font pas partie de votre groupe qui établit les taux, et qui ne se manifestent pas en tant que transporteurs possibles?

M. Gainsbury: Très bien. Je traite avec beaucoup de compagnies de marine marchande, dont certaines adhèrent à des conférences et d'autres pas. Si un transporteur décide de ne pas adhérer à une conférence, c'est parce qu'il ne peut pas offrir un service concurrentiel. Son service est irrégulier et peu fiable.

Il peut avoir un bateau tous les mois, ou tous les deux mois, alors que la conférence offre un bateau toutes les semaines, ou toutes les deux semaines. La concurrence n'est pas possible. Par conséquent, si un tel transporteur adhère à l'association, au tarif uniforme, il ne pourra pas survivre, à cause du service qu'il offre et de sa réputation. Un transporteur n'adhérera pas à une conférence uniquement pour le tarif. C'est pourquoi, dès lors, il continue d'attaquer la conférence par le biais des tarifs. C'est la seule façon d'obtenir une cargaison.

Je ne sais pas si je me suis fait comprendre. Quand des transporteurs adhèrent à une conférence, c'est qu'il y a beaucoup de points semblables entre eux, du point de vue des investissements et des services. Ces transporteurs estiment qu'ils peuvent livrer concurrence ensemble aux mêmes tarifs. Ce sont ceux qui essaient d'attaquer le tarif qui deviennent des transporteurs hors-conférence.

Le président suppléant (M. Redway): Merci, monsieur Reid. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci. Je ne sais pas si les autres membres du Comité en ont parlé, mais j'aimerais revenir aux exposés que nous avons reçus.

Au haut de la page 2, on dit qu'on s'est inspiré en partie de la *U.S. Shipping Act* pour rédiger le projet de loi C-21. Si c'est le cas, une conférence pourrait faire valoir que la loi canadienne va bien au-delà de la loi américaine, surtout en ce qui concerne les mesures distinctes pour les contrats qui ne sont pas d'exclusivité limitée. Il en résulterait à coup sûr un déséquilibre entre la situation du Canada et celle des États-Unis, et cela causerait beaucoup de tort au Canada. Pouvez-vous développer? Ce document porte à croire que le projet de loi C-21 est une copie conforme du *U.S. Shipping Act* de 1984, mais je ne suis pas de cet avis, si bien. . .

[Text]

[Translation]

• 1630

Mr. Gainsbury: The word "inspired" was used, sir, and there are many similarities in the points addressed by Bill C-21 and the U.S. act. I think this paragraph only meant to point out that the U.S. act has been in for some time, and not only did it in its initial stages not allow confidentiality in service contracts, but it is now also revamping it to even get away from the use of service contracts and independent action to circumvent the tariff structure.

An article in one of the papers my colleagues brought states that there were a lot of scurrilous carriers who were using independent action to muscle out the competition.

Mr. Ouellet: Does a bill like the one we have to study have a twin somewhere in another country, or is it unique to Canada? Is it the first time that a country has dealt with the conference the way that is contemplated in Bill C-21? Or do you know of other countries which have similar legislation?

Mr. Gainsbury: I must admit I am quite ignorant, unfortunately, about most other countries' dealings with conferences, but I have read in the last 24 hours that Japan has addressed the conference question, that the U.K. has addressed the conference system, and of course as we have just mentioned, the United States has also addressed the conference system.

Mr. Ouellet: In the same way that Bill C-21 contemplates doing it?

Mr. Gainsbury: All countries seem to state categorically that conferences are a benefit and should therefore be tolerated in a legislated way under certain guidelines, especially if a healthy spirit of competition exists from without the conference. That is why I took the liberty of saying that we hope that is the way Canada feels, because Bill C-21 says the same thing, or it could simply ban conferences. Even with our proposed changes, Canada's bill still goes further in many instances those of other countries, but we recognize it as Canada looking at the best way to take care of its own, on our own.

What we are stating is that there are three basic points in there which will cause the conference structure to collapse. I predict it. I predict that conferences will bust up on their own, as if they were banned, on the basis of these three points. That leaves most of the bill and the intent intact.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much, Mr. Ouellet. Thank you very much, Mr. Gainsbury. We appreciate very much receiving your helpful input into the process.

M. Gainsbury: On a utilisé le mot «inspiré», et il y a beaucoup de points semblables entre les dispositions du projet de loi C-21 et la loi américaine. Je pense que cette remarque visait tout simplement à faire remarquer que la loi américaine est en vigueur depuis un certain temps, mais qu'elle n'a pas permis, au départ en tout cas, le secret des contrats d'exclusivité limitée. On est en train de la revoir actuellement, pour qu'on abandonne le recours aux contrats d'exclusivité limitée et aux mesures distinctes dans le but de contourner le barème tarifaire.

Un article paru dans les journaux et que mes collègues ont apporté déclare que beaucoup de transporteurs peu scrupuleux avaient recours aux mesures distinctes pour stimuler la concurrence.

M. Ouellet: Est-ce que ce projet de loi que nous sommes en train d'examiner a un homologue dans un autre pays, ou le Canada en a-t-il l'exclusivité? Est-ce la première fois qu'un pays traite les conférences de la façon dont nous envisageons de le faire dans les dispositions du projet de loi C-21? Connaissez-vous d'autres pays qui auraient adopté le même genre de loi?

M. Gainsbury: Malheureusement, je dois reconnaître mon ignorance de la situation des autres pays concernant les conférences, mais j'ai lu, récemment, que le Japon s'est penché sur la question des conférences, la Grande-Bretagne également, et bien entendu, comme nous venons de le dire, les États-Unis.

M. Ouellet: Est-ce que les mesures envisagées allaient dans le même sens que les dispositions du projet de loi C-21?

M. Gainsbury: Tous les pays semblent affirmer catégoriquement que les conférences sont avantageuses et qu'elles devraient être tolérées, dans la loi, avec certaines directives, surtout s'il existe un bon climat de concurrence à l'extérieur des conférences. Voilà pourquoi je me suis permis de dire que nous espérons que le Canada a les mêmes sentiments, car le projet de loi C-21 pourrait reconnaître cela, ou tout simplement interdire les conférences. Même si on tient compte de nos propositions de modifications, le projet de loi canadien va au-delà de ce que l'on a fait dans d'autres pays, dans bien des cas, mais nous reconnaissons que le Canada cherche la meilleure façon d'aborder la situation, d'un point de vue qui lui est propre.

Nous disons qu'il y a trois éléments qui pourraient entraîner l'effondrement de la structure des conférences. On assistera à l'éclatement des conférences, selon moi, tout comme si elles étaient interdites, à cause de ces trois éléments. À part ces trois éléments, la plupart des autres dispositions du projet de loi tiennent, et l'intention n'est pas atteinte.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Merci beaucoup, monsieur Gainsbury. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir apporté votre contribution.

[Texte]

Just before we proceed to the next witness, the clerk has pointed out to me that we have one witness coming next week—Mr. Rand Matheson, I guess it is—who has requested that his travelling expenses be paid. He will be coming from Montreal. I gather he is the only individual. All of the rest of the witnesses are either companies or conferences, shippers or carriers, or whatever. Mr. Matheson—who is just “one lone, sole, poor individual”, he says—would like to have his expenses reimbursed, and if the committee is agreeable, Mr. Reid, would you...?

Mr. Reid: Did he indicate, Mr. Chairman, what his degree of expertise was in this—

The Acting Chairman (Mr. Redway): I was hoping that Mr. Forrestall would be here, but he is unfortunately gone. I think Mr. Forrestall knows Mr. Matheson's reputation. I thought perhaps Mr. Ouellet was also familiar with Mr. Matheson. He claims to have a good deal of expertise in this area. Yes, the clerk assures me he has a good deal of expertise.

Mr. Ouellet: I do not think it is unprecedented to pay for these... and coming from Montreal, it is not too far. I do not think it would be a very big expenditure or big item.

• 1635

Mr. Reid: New pair of shoes, maybe, to walk; something like that. In a government that is conscious of the dollar, you see, I just want to say we would not allow just any unknown person to come in and take up his time and pay his expenses before he gets here.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Sure. I think he is known, from what I have gathered in the past. I am not familiar with him, but my impression is that he is a well-known expert in the field. I do not want to mislead anybody and maybe give the wrong impression, but I thought Mr. Forrestall indicated he is quite a wealthy individual on his own, but perhaps this is the way he has become wealthy—by being reimbursed.

An hon. member: A successful shipper.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Whatever. Would you like to make that motion, Mr. Reid?

Mr. Reid: We would recommend that the expenses of this witness... what did you say his name was?

The Acting Chairman (Mr. Redway): Rand Matheson for his expenses incurred in travelling to Ottawa—

Mr. Reid: You put the words right into my mouth.

The Acting Chairman (Mr. Redway): —for his appearance before the committee on Tuesday, May 5, be paid, subject of course to producing the usual receipts.

Mr. Reid: So moved.

Motion agreed to.

The Acting Chairman (Mr. Redway): The second witness today is the representative from the Mediterranean—

[Traduction]

Avant d'appeler les autres témoins, le greffier me signale la venue de M. Rand Matheson, la semaine prochaine, qui voudrait que ses frais de déplacement lui soient remboursés. Il viendra de Montréal. C'est le seul particulier que nous entendrons. Tous les autres témoins sont des représentants de compagnies ou de conférences, des expéditeurs ou des transporteurs. M. Matheson, qui, selon lui, est un «pauvre particulier», demande qu'on lui rembourse ses frais de déplacement, et si le Comité y consent...

M. Reid: Monsieur le président, nous a-t-il dit quel était son titre...

Le président suppléant (M. Redway): J'espérais que M. Forrestall serait ici, mais malheureusement, il est parti. Je pense que M. Forrestall connaît la réputation de M. Matheson. M. Ouellet connaît peut-être aussi M. Matheson. Il dit avoir beaucoup d'expérience dans le domaine. Le greffier me l'assure aussi.

M. Ouellet: Je pense qu'on a déjà remboursé ce genre... Il vient de Montréal, ce qui n'est pas loin. Cela ne coûtera pas très cher.

M. Reid: Aurait-il besoin d'une nouvelle paire de chaussures par hasard? Un gouvernement soucieux de faire des économies ne permettrait pas à un inconnu de venir accaparer son temps, et de rembourser ensuite les dépenses de cet inconnu sans l'avoir jamais vu.

Le président suppléant (M. Redway): C'est juste. Je pense qu'il est connu, d'après ce que j'ai entendu dire. Je ne le connais pas, pour ma part, mais j'ai l'impression que c'est un expert dans le domaine. Je ne veux pas vous induire en erreur, mais je pense que M. Forrestall a dit qu'il était assez à l'aise, et c'est peut-être ainsi qu'il est devenu à l'aise... en se faisant rembourser.

Une voix: C'est un expéditeur prospère.

Le président suppléant (M. Redway): Peut-être. Monsieur Reid, voulez-vous présenter une motion?

M. Reid: Nous recommandons que les dépenses de ce témoin... rappelez-moi son nom.

Le président suppléant (M. Redway): M. Rand Matheson, lui soient remboursées pour son voyage à Ottawa...

M. Reid: Vous me volez les mots de la bouche.

Le président suppléant (M. Redway): ... quand il comparaitra devant le Comité le mardi 5 mai, sous réserve du respect des formalités de présentation des reçus.

M. Reid: Je propose cette motion.

La motion est adoptée.

Le président suppléant (M. Redway): Le deuxième témoin aujourd'hui est le représentant de la Conférence

[Text]

Canada-Mediterranean Freight Conference, We would like to welcome you to our committee meeting and thank you very much for your attendance here.

Mr. Stephen A. Wray (Representative, Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference): Thank you very much, Mr. Chairman, and other members of the committee. It is a delight to be here today to have the opportunity to discuss what we consider to be a very important issue.

I am a Canadian citizen residing in Montreal and I am here to present a brief on behalf of the Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference. You have had a brief presented to you previously and today, I believe, another brief has been circulated to all the members, and I would like to proceed with this newer brief.

The Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference, Med-Can, presents this brief in response to Bill C-21, the proposed legislation to replace the Shipping Conference Exemption Act of 1979.

Med-Can represents shipping lines sailing in both eastbound and westbound directions between eastern Canada and the Mediterranean. The Med-Can conference is applicable to both port-to-port and intermodal rates between eastern Canada and all ports in the whole of the Mediterranean Sea, including North Africa and the Iberian Peninsula.

We have three member lines eastbound, being ZIM Line, Italian Line and Yugoslav Great Lakes Line and on westbound traffic, we additionally have Sea-Land Service Inc. and Container Line Ltd.

We submit that the conference system in Canada would be crippled, if not destroyed, should certain provisions of Bill C-21 become law. Bill C-21 does not permit conferences to regulate service contracts to the extent that would be required to maintain a degree of stability in the industry. As currently drafted, paragraph 4(1)(c) would have a very negative effect insofar as stable service and rates are concerned.

The U.S. Shipping Act of 1984 continued the 1916 decision of Congress that the application of anti-trust laws to international liner shipping is neither feasible nor desirable and also significantly reduced the regulatory role of the Federal Maritime Commission.

The U.S. act allows conferences the right to regulate and prohibit service contracts, whereas this would not be possible under Bill C-21. The spectre of the diversion of Canadian cargo to U.S. ports is a very real possibility if our own proposed legislation goes beyond current U.S. law.

The radical changes envisioned in the Shipping Conferences Exemption Act 1986 are completely contrary to the Canadian government policy to date of preserving and encouraging the conference system in Canada and run

[Translation]

maritime Méditerranée-Canada. Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions d'être venu.

M. Stephen A. Wray (représentant, Conférence maritime Méditerranée-Canada): Merci, monsieur le président, messieurs les membres du Comité. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui et d'avoir l'occasion de discuter d'une question que nous estimons de la plus haute importance.

Je suis citoyen canadien et j'habite Montréal. Je représente la Conférence maritime Méditerranée-Canada. Nous vous avons déjà envoyé un mémoire et, aujourd'hui, on en a distribué un autre, que je vais lire.

La Conférence maritime Méditerranée-Canada, Méd-Can, présente son mémoire sur le projet de loi C-21 abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Méd-Can représente des compagnies maritimes qui assurent le transport de marchandises vers l'ouest et vers l'est, entre l'Est du Canada et la Méditerranée. La conférence Méd-Can offre des tarifs d'un port à l'autre ou intermodaux entre l'Est du Canada et tous les ports de la mer Méditerranée, y compris ceux d'Afrique du Nord et de la Péninsule ibérique.

Nous avons trois membres, la *ZIM Line*, la *Italian Line* et la *Yugoslav Great Lakes Line* pour le trafic vers l'est, et pour le trafic vers l'ouest, nous avons en outre la *Sea-Land Service Inc.* et la *Container Line Ltd.*

Méd-Can est d'avis que le réseau de conférences maritimes du Canada sera paralysé, voire détruit, si certaines dispositions du projet de loi C-21 sont adoptées. Le projet de loi C-21 ne permet pas aux conférences maritimes de réglementer des contrats d'exclusivité limitée autant qu'il le faudrait pour maintenir un degré de stabilité dans l'industrie. Sous sa forme actuelle, l'alinéa 4(1)c) aurait une incidence très négative sur la stabilité du service et sur les taux de fret des expéditeurs canadiens.

La *Shipping Act* de 1984 des États-Unis maintient la conclusion à laquelle était parvenu le Congrès en 1916, selon laquelle il ne serait ni réalisable ni souhaitable d'appliquer les lois anti-trust aux compagnies maritimes internationales. Cette loi réduit sensiblement le rôle réglementaire de la *Federal Maritime Commission*.

La loi américaine permet aux conférences maritimes de réglementer et d'interdire des contrats d'exclusivité limitée, ce que les dispositions du projet de loi C-21 ne permettent pas. Le spectre du détournement de cargaisons canadiennes vers les ports américains est une possibilité tout à fait réelle si la loi canadienne allait plus loin que la loi américaine.

Les modifications radicales que prévoit la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes sont tout à fait contraires à la politique que le Canada suivait jusqu'ici et qui consistait à préserver et à favoriser le

[Texte]

contrary to the spirit and intent of the government's white paper, *Freedom to Move*.

By forming conferences, carriers are able to provide the stability necessary for the establishment of reliable service in order to meet the needs of shippers. They have been in existence since 1868 and membership generally is open to all common carriers maintaining a regular service.

Conferences provide the vehicle through which the lines stabilize their rates and co-ordinate with each other to regulate their competitive practices. It is a recognized fact that stabilized rates are an advantage to both shipper and carrier.

They assist the shipper who can trade ahead with assurance of definite rate and sailings, while the knowledge of relative stability of rates and adequate earnings encourages the carrier to provide sailings at frequent intervals and also to try to improve his service to meet the requirements of the trade.

Conferences have been accused of being monopolistic, but conclusions drawn have proved this to be incorrect. It cannot be assumed because the carriers agree upon the measure of the rates, that these are maintained at arbitrary and unreasonable rates. To do so would simply encourage further non-conference competition in an already over-tonnaged world market. Conference lines are keenly aware of competitive influences and make an earnest effort to offer rates which are fair to themselves and low enough to make it possible for the merchant to market his goods against national and international trade.

• 1640

Rates are constructed to allow the carrier a fair return for the unit of space occupied with relation to the cost of handling and the responsibility involved because it is the ship space the operator is selling.

In making a freight rate, many factors require consideration: the cost of loading and discharging; the possibility of claims for damage; length of the voyage; value of the commodity; volume of business; and competition faced by the merchant and the carrier. Conferences allow for shared financial resources expertise to allow more carriers to participate in a trade than would be the case if they operated alone. They moderate the cyclical nature of rates and provide for stability so cargo interests may calculate their shipping expenses accurately.

Liner service operations entail high fixed costs, and unrestrained competition could quickly force the rates far below average costs. Price wars between carriers drive rates down, leading to large financial losses and the

[Traduction]

réseau de conférences maritimes du Canada. Elles sont en outre tout à fait contraires à l'intention du livre blanc intitulé: *Aller sans entraves*.

En créant des conférences maritimes, les transporteurs peuvent s'assurer de la stabilité nécessaire à l'établissement d'un service fiable qui permet de répondre aux besoins des expéditeurs. Les conférences existent depuis 1868, et tous les transporteurs publics offrant un service régulier sont libres d'y adhérer.

Les conférences sont un moyen permettant aux transporteurs de stabiliser les taux et de coordonner ensemble la réglementation de leurs pratiques concurrentielles. Il est reconnu que des taux stables profitent tant aux expéditeurs qu'aux transporteurs.

Ainsi, l'expéditeur peut conclure des contrats à terme avec l'assurance de taux fixes et de départs prévisibles, alors que du point de vue du transporteur, la stabilité relative des taux et des recettes adéquates l'encouragent à offrir des départs à intervalles réguliers et à améliorer le service pour répondre aux besoins du commerce.

On a accusé les conférences d'être ni plus ni moins des monopoles, mais il a été prouvé que ces accusations n'étaient pas fondées. On ne peut pas présumer que parce que des transporteurs s'entendent sur les tarifs, ces derniers sont maintenus à un niveau arbitraire et exagéré. S'il en était ainsi, il y aurait recrudescence de la concurrence des gens qui n'adhèrent pas aux conférences, et ce, sur un marché déjà très encombré. Les compagnies maritimes qui adhèrent à des conférences savent parfaitement bien quels sont leurs concurrents et elles font un effort sérieux pour offrir des taux leur garantissant des recettes justes et permettant aux marchands de commercialiser leurs produits sur les marchés nationaux et internationaux.

Les barèmes de taux sont établis pour permettre aux transporteurs de réaliser des gains justes, compte tenu de l'espace et du coût de manutention, de même que de la responsabilité, car finalement, c'est l'espace à bord du bateau qui est vendu.

En établissant un taux de fret, plusieurs facteurs interviennent: le coût du chargement et du déchargement, la possibilité de réclamations pour dommages, la distance, la valeur de la marchandise, la charge, et la concurrence à laquelle font face le marchand et le transporteur. Les conférences permettent le partage des compétences en ressources financières, si bien que plus de transporteurs peuvent avoir accès au marché, ce qui ne serait pas le cas s'ils faisaient cavalier seul. Les conférences permettent de modérer les écarts cycliques des taux et d'offrir la stabilité nécessaire pour que les propriétaires de cargaisons puissent calculer leurs dépenses de transport avec précision.

Les compagnies maritimes ont des frais fixes relativement élevés, et une concurrence illimitée peut faire rapidement baisser les taux bien au-dessous de la moyenne. La guerre des prix entre les transporteurs

[Text]

elimination of carriers, ultimately leading to higher rates due to reduction in competition.

Competition exists within the current conference system. Rates and services provided by carriers are extremely important. Both are affected by competition between members of a given conference, other conferences, from tramps or boats carriers and, very importantly, by non-conference competition provided by lines calling at either Canadian ports or U.S.A. ports only. This is very much the norm in the Mediterranean trade.

The concept of independent action introduced in subclause 4(3) of the proposed act provides a mechanism which will lead to the disintegration and self-destruction of the conference system. A short-term drop in rates, plus the benefits of regularity and stability of service, would quickly disappear as carriers ignored the less lucrative routes. The logical end consequence of this process would be a monopoly situation where service comes to be provided on a particular route by only one carrier, in some cases perhaps by only a national carrier even less affected by the forces of the free market.

A basic premise of the Shipping Conferences Exemption Act is that shipping conferences may be a violation of the Competition Act. However, this premise itself may be flawed in view of the long-established legal principle that Canadian legislation cannot have extra-territorial affect. This is to say conferences which are wholly legal by the laws of another jurisdiction cannot be affected by Canadian legislation. No action was ever taken against any conference under the Combines Investigation Act prior to the passing of the Shipping Conference Exemption Act. Paragraph 55(1)(b) of the Competition Act would seem to confirm the lack of extra-territorial jurisdiction.

Our recommendations are as follows:

(a) Conferences must be permitted to regulate the service contracts entered into by its members. Under current legislation, such contracts can become a means of selectively ignoring the tariff rates and of granting special preferences, thus completely undermining the entire system and what it is intended to promote. Many service contract clauses are simply ways of avoiding tariffs and undermining the entire tariff filing system and the benefits to shippers and ship owners for which the system was designed. In this respect, the Americans, under their shipping act, have recently tightened up the regulations dealing with this area. The *Journal of Commerce* of April 23, 1987, says:

FMC General Counsel Robert D. Bourgoïn said the service contract rules were intended to refine the

[Translation]

comporte la chute des prix, entraînant ainsi de lourdes pertes financières et la disparition des transporteurs, et provoquant à la fin la majoration des tarifs faute de concurrence.

Or la concurrence existe dans le réseau actuel des conférences. Les taux et le service offerts par les transporteurs sont d'une extrême importance. Ils sont influencés par la concurrence entre les conférences, ainsi qu'entre les membres d'une même conférence, par la concurrence des bateaux de tramping, et encore davantage, par les bateaux hors-conférence qui mouillent dans les ports canadiens ou américains seulement. C'est monnaie courante dans le circuit méditerranéen.

Les mesures distinctes prévues au paragraphe 4(3) de la loi dérogatoire de 1986 mèneront à la désintégration et à l'autodestruction du réseau des conférences maritimes. Il y aurait peut-être une réduction des taux à court terme, mais les avantages de la régularité et de la stabilité auraient tôt fait de disparaître, car les transporteurs se désintéresseraient des lignes les moins lucratives. Logiquement, on se retrouverait au bout du compte dans une situation de monopole où le service sur une ligne particulière ne serait assuré que par un transporteur, voire, dans certains cas, par un seul transporteur national qui serait encore moins touché par les forces du marché libre.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes part du point de vue selon lequel les conférences maritimes peuvent contrevenir à la Loi sur la concurrence. Cependant, cette prémisse elle-même n'a peut-être pas de fondement légal, étant donné le principe juridique selon lequel les lois canadiennes ne peuvent pas avoir de répercussions extra-territoriales. Autrement dit, elles ne peuvent influencer sur des conférences maritimes qui sont légales aux termes des lois d'un autre pays. Aucune poursuite n'a jamais été intentée contre une conférence aux termes de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions avant l'adoption de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. L'alinéa 55(1)(b) de la Loi sur la concurrence semblerait confirmer l'absence de compétences extra-territoriales.

Voici nos recommandations:

a) Les conférences maritimes devraient avoir le droit de réglementer les contrats d'exclusivité limitée conclus par leurs membres. Pour l'heure, de tels contrats peuvent constituer le moyen de faire fi des taux de fret et d'accorder des préférences spéciales, ce qui mine tout le système et ce qu'il vise à promouvoir. Beaucoup de contrats d'exclusivité limitée contiennent des clauses qui sont tout simplement le moyen d'éviter les tarifs pour miner tout le système d'inscription des tarifs et les avantages qu'il procure aux expéditeurs et aux propriétaires de bateaux qui sont visés par le système. À cet égard, la loi américaine a récemment resserré les règlements. On peut lire dans le numéro du 23 avril 1987 du *Journal of Commerce* ce qui suit:

Le conseiller général Robert D. Bourgoïn, de la FMC, dit que les règles concernant les contrats d'exclusivité

[Texte]

agency's regulations. One of the concerns, he said, was that service contracts not become so flexible as to call into question their status under the 1984 act. He said the commission clearly has the authority and responsibility to maintain the integrity of service contracts to insure they are not simply a device or means to unlawfully circumvent the otherwise applicable tariff rates.

(b) In the event that service contract revisions are included in Bill C-21 in its final form, at the very least there should be provisions requiring the essential terms of service contracts be made public. Secrecy promotes discrimination, preferential treatment of shippers and instability in the entire rate-making system.

(c) In the event that the final version of Bill C-21 permits independent action, conferences should be allowed to establish the notice period required to be given for such independent action. The notice period should not be for anything less than 30 days. Independent action should not extend to service contracts and conferences should be permitted to establish rules concerning service contracts.

(d) Conferences should be entitled to expect 100% shipper loyalty in return for rates which are substantially lower. If carriers cannot be assured of 100% commitment, then rates would inevitably go up, as carriers could not continue to provide the same regularity of service and the assured rates.

• 1645

Furthermore, requiring something less than 100% makes enforcement virtually impossible. With any less than 100% shipper commitment, such a contract would be very difficult if not impossible to enforce, with the resulting failure of the system established under the proposed act.

(e) Med-Can submits that "predatory conduct" should be explicitly defined in the act to make clear what is prohibited. The term "unreasonably low prices" is a generalization to which it is difficult to give any realistic meaning. "Predatory conduct" should not include what is usually considered to be sound business practice.

All shipping rates, whether conference or independent, are controlled by the economics of the marketplace. There is a strong tendency for rates to fall below total cost and sometimes even below variable costs and backhaul trades as carriers seek cargo rates, which will provide more net revenue than a non-revenue backhaul of an empty container.

(f) Conferences should be permitted to participate in the setting of multimodal rates. The conference, representing many different carriers, would have more financial clout than each line seeking quotations independently. This is

[Traduction]

limitée visaient à raffiner la réglementation de la commission. On craint notamment que les contrats d'exclusivité limitée ne deviennent si souples que l'on puisse les contester en vertu des dispositions de la loi de 1984. Il a dit que la commission avait clairement le pouvoir et la responsabilité de maintenir l'intégrité des contrats d'exclusivité limitée pour veiller à ce qu'ils ne soient pas un mécanisme permettant de contourner illégalement des taux de fret établis.

b) Si le projet de loi C-21 comprend, dans sa version définitive, des dispositions sur les contrats d'exclusivité limitée, il faudrait à tout le moins que ces dispositions rendent obligatoire la divulgation de leurs conditions essentielles. En effet, le contraire encourage la discrimination et le traitement préférentiel des expéditeurs et déstabilise tout le système d'établissement des taux.

c) Si la version définitive du projet de loi C-21 permet les mesures distinctes, les conférences maritimes devraient avoir le droit de fixer une période de préavis obligatoire pour ces mesures, période qui ne devrait en aucun cas être inférieure à 30 jours. Les mesures distinctes ne devraient pas s'appliquer aux contrats d'exclusivité limitée, et les conférences devraient avoir le droit d'établir les règles concernant ces contrats.

d) Les conférences maritimes devraient avoir le droit d'exiger d'un expéditeur l'exclusivité totale en contrepartie de taux considérablement inférieurs. Si les transporteurs ne sont pas assurés de l'exclusivité totale, leurs taux grimperont inévitablement, puisqu'ils ne seront pas en mesure de continuer d'offrir le même service régulier et les mêmes taux garantis.

Par ailleurs, il est pratiquement impossible d'appliquer des dispositions exigeant moins que l'exclusivité totale. En effet, sans l'exclusivité totale, le contrat serait très difficile, voire impossible à appliquer, et aboutirait à l'écroulement du système prévu par la loi.

e) Méd-Can estime que les pratiques relevant de la prévarication devraient être explicitement définies dans la loi afin que l'on sache clairement ce qui est interdit. Il est difficile de définir l'expression «déraisonnablement bas», car elle est trop générale pour être réaliste. L'expression «pratiques relevant de la prévarication» ne devrait pas comprendre celles qui sont habituellement considérées comme de saines pratiques commerciales.

Tous les taux de fret, qu'ils soient ceux de conférences maritimes ou d'indépendants, sont jugulés par les forces du marché. En général, ces taux sont inférieurs au prix de revient total et, parfois, inférieurs au coût variable, et les transporteurs offrent des tarifs de retour qui leur fournissent plus de recettes que le retour à vide d'un conteneur.

f) Les conférences maritimes devraient avoir le droit de participer à l'établissement des taux de fret de transport combinés. La conférence qui représente plusieurs transporteurs a plus d'influence financière qu'un

[Text]

very important in light of the limited number of choices of inland carriers available, particularly railroads.

Preventing conferences from negotiating with Canadian inland carriers could jeopardize Canadian ports, as more goods may be shipped into and out of Canada via U.S. ports.

(g) Med-Can feels that written notice of at least 30 days to designated shipper groups prior to implementation of tariff rate increases should not be necessary to the public disclosure provisions provided elsewhere in the act.

(h) Med-Can submits that definition of "ocean carrier" should be clarified with regard to whether NVOCCs are ocean carriers or not.

(i) The provision of a fine of up to \$5,000 and a time limitation of three years is unwarranted and unreasonable considering that the 1979 version of the act provided for only \$5,000 and one year, respectively. To our knowledge, there has been no prosecution under the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

Canadian government policy has been to allow and encourage conferences to operate in Canada while at the same time encouraging and fostering healthy competition. Conferences certainly do not fear competition and have existed for some time in an environment of fierce competition, with low rates being the reality of today's marketplace.

However, clause 4 of Bill C-21 could quite possibly lead to the destruction of the conference system operating in Canada and could gravely damage the national interest. The current provisions in Bill C-21 need to be thoroughly examined. Most certainly, clause 4 should be amended if government policy continues to be to allow and encourage conferences in Canada. If this policy has changed, there has been no proper and in-depth study done that would justify such a change in policy.

Med-Can strongly urges the committee to amend Bill C-21 in such a way that carriers can continue to operate in Canada in a healthy environment that will allow them to continue to make their important contributions to the economic well-being of Canada. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much indeed, Mr. Way. There are questions, I am sure. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to ask you, sir, to elaborate on the remark you made on page 2. You said that the U.S. act allows conferences the right to regulate in private service contracts, whereas this would not be possible under Bill C-21, and that the spectre of the diversion of Canadian

[Translation]

transporteur qui négocie seul. Cela est très important, étant donné les choix limités de transporteurs terrestres, notamment pour les chemins de fer.

Si on empêche les conférences de négocier avec les transporteurs terrestres canadiens, on menace les ports canadiens, car plus de marchandises seront expédiées via les ports américains.

g) Méd-Can estime que le préavis de 30 jours que les conférences maritimes devraient donner à des groupes d'expéditeurs désignés avant la date d'entrée en vigueur d'une augmentation des taux de fret n'est pas nécessaire, étant donné qu'il existe ailleurs dans le projet de loi des dispositions de divulgation.

h) Méd-Can pense que la définition de «transporteur maritime» devrait être précisée pour que l'on sache si l'expression comprend un transporteur non-exploitant d'un navire.

i) La disposition imposant une amende pouvant aller jusqu'à 5,000\$ et une limite de trois ans est injustifiée et déraisonnable, compte tenu du fait que dans sa version de 1979, la loi prévoyait seulement une amende de 5,000\$ et une limite d'un an. A notre connaissance, il n'y a pas eu de poursuites en application de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Le gouvernement du Canada a pour politique de permettre et d'encourager les activités des conférences maritimes au Canada, tout en favorisant une saine concurrence. Les conférences maritimes n'ont certainement pas peur de la concurrence et exercent leurs activités dans un contexte de forte concurrence depuis longtemps. Les tarifs peu élevés constituent déjà la réalité du marché d'aujourd'hui.

Toutefois, l'article 4 du projet de loi C-21 pourrait bien aboutir à la destruction du réseau de conférences au Canada et se révéler vraiment préjudiciable à l'intérêt national. Il faut examiner avec soin les dispositions du projet de loi C-21. Si la politique gouvernementale n'est pas modifiée, il faudrait amender l'article 4, pour permettre et encourager les conférences maritimes au Canada. Si la politique est modifiée, c'est que l'on n'a pas procédé à une étude approfondie pour appuyer cette modification.

Méd-Can exhorte le Comité à modifier le projet de loi C-21 de façon que les transporteurs puissent toujours exercer leurs activités au Canada dans un milieu sain qui leur permettra d'apporter leur importante contribution au bien-être économique du Canada. Merci.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, monsieur Way. Il y a des questions, j'en suis sûr. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Pourriez-vous nous donner plus de détails sur la remarque que vous faites à la page 2 de votre exposé? Vous dites que la loi américaine donne aux conférences maritimes le droit de réglementer les contrats privés d'exclusivité limitée, alors que les dispositions du

[Texte]

cargo to U.S. port is a very real possibility if our own proposed legislation goes beyond current U.S. law.

Can you elaborate on this? What Canadian ports could be affected to the advantage of which American ports?

Mr. Wray: Because we are dealing with the Mediterranean area, I think the major ports would be Montreal, Halifax and, to a lesser extent, Vancouver; there are services from the west coast directly to the Mediterranean through the Panama Canal.

Mr. Ouellet: Which American port could be advantaged by—

Mr. Wray: In the case of Vancouver, we are looking at Tacoma and Seattle, which already carry a good deal of cargo to and from Canada. They have become a very large gateway for Canadian cargo. In the case of Montreal and Halifax, we would be looking at New York and, to a lesser extent, Baltimore.

Mr. Ouellet: Is this a serious diversion or would it be an incidental one?

• 1650

Mr. Wray: Well, of course at the moment there has not been any; we have been very successful up until now at keeping most Mediterranean cargo in Canada. In fact, we are successful at getting U.S. mid-west cargo to move via Canadian ports, basically Montreal.

If the rules are changed we could see that again we are going to get into a cyclical-type situation where the largest line is going to be able to set the lowest rates in these confidential service contracts, leaving one carrier, perhaps—and this is just a scenario, not a fact—sailing from eastern Canada, for instance. We would have no choice but to go to American ports to find competitive services.

Mr. Reid: If Canada were to allow conferences to continue through this or another piece of legislation, does your membership include other than Canadian carriers?

Mr. Wray: Yes, sir, it does.

Mr. Reid: How then, in your present structure, do you allocate work as between Canadian carriers and other national carriers doing business from Canadian ports?

Mr. Wray: In the first instance as far as our trade route is concerned, there is only one vessel I am aware of that trades between Canada and the Mediterranean. This is strictly hauling project cargo into Algeria, if I recall correctly.

The balance of the members are foreign flag controlled in foreign countries, but this is not because Canadian

[Traduction]

projet de loi C-21 ne le permettraient pas. Vous ajoutez que cela laisse entrevoir le spectre du détournement des cargaisons canadiennes vers les ports américains et que cela serait une possibilité tout à fait réelle si nos dispositions législatives allaient plus loin que celles des Américains.

Pouvez-vous nous donner plus de détails? Quels ports canadiens seraient touchés, et au profit de quels ports américains cela se ferait-il?

M. Wray: Nous nous occupons du bassin méditerranéen, et les plus grands ports, pour nous, sont Montréal, Halifax, et jusqu'à un certain point, Vancouver. Il y a des services offerts entre la côte ouest et la Méditerranée via le canal de Panama.

M. Ouellet: Quels seraient les ports américains qui seraient touchés?

M. Wray: Dans le cas de Vancouver, ce serait Tacoma et Seattle, qui absorbent déjà une grande partie des cargaisons canadiennes. Ces deux ports sont devenus des points de départ importants. Dans le cas de Montréal et Halifax, ce serait New York, et d'une façon moindre, Baltimore.

M. Ouellet: Est-ce que cela constituerait un détournement grave ou accidentel?

M. Wray: Nous avons très bien réussi jusqu'à maintenant à garder la plupart des marchandises à destination de la Méditerranée au Canada. Au fait, nous avons même des marchandises du midwest américain qui sont transportées via des ports canadiens, surtout Montréal.

Si les règles sont changées, il se peut que nous revenions à un environnement cyclique où la plus grande compagnie pourra fixer les tarifs les plus bas dans ces contrats d'exclusivité limitée confidentiels, en ne laissant qu'un transporteur naviguer à partir de l'Est du Canada, par exemple. Nous serions obligés de nous adresser aux ports américains pour obtenir des services concurrentiels.

M. Reid: Si le Canada permettait aux conférences de poursuivre leurs activités dans le cadre de ce projet de loi ou d'un autre, comment-vous des transporteurs canadiens parmi vos membres?

M. Wray: Oui.

M. Reid: Selon votre structure actuelle, comment répartissez-vous les commandes entre les transporteurs canadiens et des transporteurs étrangers faisant affaire à partir de ports canadiens?

M. Wray: Tout d'abord, pour ce qui est de notre route commerciale, seulement un navire navigue entre le Canada et la Méditerranée. Si je me souviens bien, il transporte strictement les marchandises nécessaires à certains projets en Algérie.

Le reste des membres naviguent sous pavillon étranger, mais ce n'est pas parce que les sociétés canadiennes n'ont

[Text]

companies have not been allowed; it is that there are none out there and that in fact our flag fleet is limited to the Great Lakes, with very minor exceptions.

Mr. Reid: I wonder, sir, if we could speak more generally, not of any particular commodity or a particular conference.

Generally I have been led to believe that conferences are there to spread the load, to make certain there is more than one carrier available; that no one goes broke and no one is unduly hurt, but that they all get a share of the action.

Mr. Wray: In certain instances you have what would be called a pooling arrangement, where you basically have two or more lines on one vessel. There is a finite amount of space available to each of them. I am not that familiar with these trades because I am not involved in it.

In ours each line operates its own vessels and there is no effort at co-ordinated scheduling. It is just that we do offer better service for a slight premium over some of our competition. I think that would be general of all conferences.

Mr. Reid: You leave me with two problems. First, I am a Canadian and as such I would like to see a Canadian carrier carry Canadian goods. Second, in this competitive world of ours I want to see our shippers and the products that we offer, sold on the competitive world market as economically and cost efficiently as they can be. How are you as a conference helping me in this objective, which is the objective of the national transportation system?

Mr. Wray: First and foremost—and it allows me another comment about the Canadian Shippers' Council—I believe they are on the record as saying they do not favour a Canadian deep sea fleet, that they prefer to deal with overseas operators.

As far as our conference is concerned and in dealing with Canadian firms wishing to do business overseas, there is of course a great desire on our part to handle their cargo at a rate which is both fair to us and to them, because if we did not give them a rate which was good for them we would not be in business.

Mr. Reid: You do not mind if I am going to be very specific. I do not know exactly why the Canadian Shippers' Council has said what they have said, but you have not repeated that position. Did they indicate the reasons why they would ship under a foreign flag? I am talking specifically about costs, now. Was that the reason given?

Mr. Wray: I think the perceived reason given is the fact that our own shippers feel if we go to a Canadian flag scenario, first of all the current tax structure relating to ship owners would be a problem in that our vessels would be more expensive. We also have a construction problem where our vessels here would be more expensive to

[Translation]

pas pu devenir membres. C'est simplement qu'il n'y en a pas et qu'en fait, notre flotte canadienne se limite aux Grands lacs, à de très rares exceptions près.

M. Reid: Parlons de façon un peu plus générale, non pas d'un produit ou d'une conférence en particulier.

On m'a laissé entendre que les conférences existaient pour répartir la charge, pour assurer la présence de plus d'un transporteur; que personne ne fasse faillite et ne subisse de préjudices indus, mais que tout le monde ait sa part du gâteau.

M. Wray: Dans certains cas, il y a mise en commun, deux compagnies ou plus se partagent un navire. Un espace précis est alloué à chacune. Je ne connais pas ce genre d'arrangement, parce que ce n'est pas mon domaine.

Dans notre conférence, chaque compagnie maritime utilise ses propres navires, et l'on n'essaie pas de coordonner les voyages. Nous offrons simplement un meilleur service à un prix légèrement plus élevé que certains de nos concurrents. Je dirais que c'est le cas pour toutes les conférences.

M. Reid: Cela me laisse deux problèmes. Premièrement, en tant que Canadien, je souhaite qu'un transporteur canadien transporte les marchandises canadiennes. Deuxièmement, dans notre monde concurrentiel, je souhaite que nos produits soient offerts sur le marché mondial de la façon la plus rentable possible. Comment votre conférence m'aide-t-elle à atteindre cet objectif, celui du système national de transport?

M. Wray: En premier lieu—et cela me permet d'ajouter quelque chose au sujet du Conseil des expéditeurs canadiens—je crois que ce dernier a déclaré publiquement qu'il n'était pas favorable à une flotte hauturière canadienne, qu'il préférerait traiter avec des exploitants étrangers.

Pour ce qui est des relations de notre conférence avec les sociétés canadiennes voulant faire affaire à l'étranger, bien entendu, nous souhaitons vivement transporter leurs marchandises à un tarif qui soit juste pour nous et pour elles, car si nous ne leur offrions pas un tarif attrayant, nous ne serions pas là.

M. Reid: Permettez-moi d'être très précis. J'ignore pourquoi le Conseil des expéditeurs canadiens a dit cela, mais vous n'avez pas à répéter ces raisons. Ces expéditeurs ont-ils dit pourquoi ils navigueraient sous pavillon étranger? Je parle plus précisément des coûts maintenant. Quelle raison a-t-on donné?

M. Wray: Je crois que nos propres expéditeurs estiment que si nous utilisions des navires canadiens, ils seraient d'abord plus coûteux à cause de la fiscalité. Deuxièmement, nos navires coûteraient plus cher à construire, et nous n'avons pas pour l'instant de cargos capables de naviguer en haute mer. Troisièmement, nous

[Texte]

construct and we do not have any general cargo vessels capable of deep-sea trading at the moment. Thirdly, our Canadian crews would be more expensive than what we, our owners or any other owners pay their crews.

[Traduction]

devrions payer les équipages canadiens plus cher que nous payons les nôtres.

• 1655

Mr. Reid: Do any of these factors have an impact on the allocation of shipping commodities as you, a conference member, allocate cargo to carrier?

Mr. Wray: We do not allocate to any given carrier. A shipper might phone us up as a member of the conference and wish to book a certain number of containers to a port over in Italy, for instance, but we do not have a bureau that divides up cargo between the various lines. It is an individual preference situation.

Mr. Reid: Following up on Mr. Ouellet's earlier comment about the west coast and your reference to containers, do you have any experience in conference shipping from the west coast, between Vancouver, Seattle or elsewhere, and the impact of each, particularly the container clause that is in effect in Vancouver?

Mr. Wray: It does not apply to our particular conference because we are limited to the east coast. However, since we are from an agency in Montreal, we do represent carriers that sail into Vancouver, or have done so in the past and have moved from Vancouver for various reasons, one of which is the beneficial owners clause or the container clause, as it is referred to.

Last week, for instance, a Danish outfit announced that they are pulling out of Vancouver and going to Tacoma because of this clause. Now, whether they will come back or not is only their business at the moment.

Our agency in Montreal represents four carriers off the west coast, the largest of which would be a Far East carrier, the East Asiatic Company, which is non-conference. However, they have left Vancouver to have come back largely because of the back-haul, the raw materials available. The Pacific Australia Direct line and Johnson Scanstar, a service to northern Europe, have always called at Vancouver. The Blue Star Line, which is a service to New Zealand, withdrew from Vancouver over two years ago to serve the southern California market only. They have just announced, today as a matter of fact, that they will be back in Tacoma on a regular basis starting with next vessel in three weeks, but all cargo from Canada is to be trucked down.

Mr. Reid: In your submission you indicate that you believe loyalty contracts should be fulfilled 100%. Tell me what you mean by a shipper becoming bound by a loyalty contract. Does this refer only to that particular contract, and does it mean that it is fulfilled to 100% if he pays the rate contained within that contract? Can it extend to other commodities he is shipping? You get all of that shipper's

M. Reid: Ces facteurs ont-ils une influence sur la répartition du trafic de marchandises entre transporteurs?

M. Wray: Nous n'allouons pas de trafic de marchandises à un transporteur donné. Un expéditeur peut nous appeler en tant que membre de la conférence pour réserver un certain nombre de conteneurs jusqu'à un port en Italie, par exemple, mais nous n'avons pas de bureaux d'expédition qui répartissent les marchandises entre les différentes compagnies. C'est l'expéditeur qui choisit.

M. Reid: Pour en revenir à ce que disait M. Ouellet au sujet de la côte ouest et à ce que vous disiez sur les conteneurs, avez-vous une expérience du transport maritime à partir de la côte ouest, entre Vancouver, Seattle, ou ailleurs, et surtout de l'impact de la clause relative aux conteneurs en vigueur à Vancouver?

M. Wray: Cela ne nous touche pas parce que les activités de notre conférence sont limitées à la côte est. Toutefois, étant donné que nous venons d'une agence de Montréal, nous représentons des transporteurs qui naviguent jusqu'à Vancouver, ou qui l'ont fait dans le passé et se sont retirés depuis pour différentes raisons, dont la clause relative aux conteneurs, comme on l'appelle.

Par exemple, la semaine dernière, une entreprise danoise a annoncé qu'elle se retirait de Vancouver pour aller à Tacoma à cause de cette clause. Elle est la seule à pouvoir nous dire si elle y reviendra ou non un jour.

Notre agence de Montréal représente quatre transporteurs de la côte ouest, dont le plus grand est un transporteur de l'Extrême-Orient, la *East Asiatic Company*, qui ne fait pas partie de la conférence. Toutefois, elle avait quitté Vancouver pour y revenir, surtout à cause des marchandises de retour disponibles, les matières premières. La *Pacific Australia Direct Line* et *Johnson Scanstar*, un service vers l'Europe du Nord, ont toujours fait escale à Vancouver. La *Blue Star Line*, un service vers la Nouvelle-Zélande, s'est retirée de Vancouver il y a deux ans pour desservir seulement le sud de la Californie. Elle vient d'annoncer, aujourd'hui même en fait, qu'elle reviendrait à Tacoma de façon régulière à partir du prochain navire, dans trois semaines, mais toutes les marchandises venant du Canada doivent y être transportées par camion.

M. Reid: Dans votre mémoire, vous dites que les contrats d'exclusivité devraient être respectés à 100 p. 100. Que voulez-vous dire exactement par le respect d'un contrat d'exclusivité par un expéditeur? S'agit-il seulement de ce contrat, et l'expéditeur l'a-t-il respecté à 100 p. 100 en versant le tarif prévu dans ce contrat? S'applique-t-il également aux autres produits qu'il expédie? Cet

[Text]

cargo, but does it start and end by the time periods within that particular contract?

Mr. Wray: It is an open-ended contract and would be for any commodity that the particular shipper might have.

Mr. Reid: Would that be for a period of time that is written into the contract?

Mr. Wray: There would be no time period, it would be left open, and when the shipper wanted to discontinue the contract and move to a non-conference carrier, that would be done immediately.

Mr. Reid: The other conference carriers would respect this loyalty contract.

Mr. Wray: Yes.

Mr. Reid: In terms of your membership, it is not a degree of confidentiality, but is open to all.

Mr. Wray: Any line can join the conference as long as they meet whatever the rules and regulations of the conference are. These would vary by conference.

Mr. Reid: They know the requirements with respect to service and tariff rates.

Mr. Wray: They would have to apply the tariff rate as it applied to the other conference members. We do not set down minimum service guidelines. Naturally, we would look more than once at a carrier that might wish to get into the conference if he only has a sailing every 60 days. I do not think we would be faced with that situation because he realizes that, from a competitive point of view, he has to be outside.

• 1700

Mr. Reid: How does your conference react, or respond, to a non-conference carrier setting predatory rates or offering predatory rates?

Mr. Wray: Here we get back to the question of predatory rates again, and what are they? We could talk a specific case here, which is the bean traffic. Not wheat or anything, but the specialized crops—peas, beans, sunflower seeds, this type of thing—which are a major commodity moving into the Mediterranean.

We have conference rates that would be in the vicinity of, say, U.S. \$600 per 20-foot container right now. The non-conference competition, at least one line that we are aware of, quotes \$580 Canadian for exactly the same commodity, but he only sails every 45 days. We are not going to go and try to match his rate or better it. Because of our service, we feel we can keep it at that rate, and the shippers and forwarders with whom we in fact deal have recognized this, and are agreeable to paying my rates.

Mr. Reid: As a general rule? That might work in that instance where you meet the competition by reason of the fact that he is able to give the same service. Suppose I am

[Translation]

expéditeur doit s'adresser à vous pour le transport de toutes ses marchandises, mais seulement pour les délais prévus dans ce contrat?

M. Wray: Il s'agit d'un contrat ouvert visant tous les produits que cet expéditeur veut faire transporter.

M. Reid: Pour la période de temps prévue au contrat seulement?

M. Wray: Il n'y aurait pas de délai, ce serait ouvert, et l'expéditeur pourrait, à son gré, mettre fin au contrat et s'adresser à un transporteur à l'extérieur de la conférence.

M. Reid: Les autres transporteurs de la conférence respecteraient ce contrat d'exclusivité.

M. Wray: Oui.

M. Reid: Votre conférence est ouverte à tous?

M. Wray: N'importe quelle compagnie peut se joindre à la conférence, pourvu qu'elle respecte les règles et les règlements. Ces derniers varient selon la conférence.

M. Reid: Les exigences relatives aux contrats et aux tarifs sont connues.

M. Wray: Ils seraient tenus de demander les mêmes tarifs que les autres membres de la conférence. Nous n'avons pas de directives quant aux services minimums. Évidemment, nous regarderions à deux fois la candidature d'un transporteur n'ayant qu'un départ tous les 60 jours. Je ne pense pas que nous aurions à faire face à ce genre de situation, parce qu'il sait que du point de vue de la concurrence, il lui faut être à l'extérieur.

M. Reid: Quelle est la réaction de votre conférence devant un transporteur indépendant qui fixe ou qui offre des tarifs relevant de la prévarication?

M. Wray: Nous voici de nouveau devant cette question des tarifs de prévarication et de ce que cela signifie? Prenons un exemple concret, celui des fèves. Pas celui du blé ou d'un autre produit, mais les récoltes spécialisées—les petits pois, les fèves, les graines de tournesol—le genre de produits dont le trafic est très important dans la Méditerranée.

À l'heure actuelle, nos tarifs de conférence sont de l'ordre de, disons, 600\$ américains par conteneur de 20 pieds. Nos concurrents indépendants, tout du moins la compagnie que nous connaissons, offrent 580\$ canadiens pour le transport du même produit, mais ils n'assurent le service que tous les 45 jours. Nous n'essaierons pas d'égaliser son tarif, ou même d'offrir mieux. À cause du service que nous offrons, nous estimons pouvoir le maintenir à ce tarif, et les expéditeurs et les promoteurs avec lesquels nous traitons le reconnaissent et sont prêts à payer mes tarifs.

M. Reid: D'une manière générale? Cela peut marcher dans ce cas parce que votre concurrent offre le même service. Supposez que je sois en mesure d'offrir ce service

[Texte]

in a position to give a 10-day sailing or a more competitive sailing. Are you prepared to react and say to your conference members, let us put this fellow out of business?

Mr. Wray: I do not think we would put you out of business.

Mr. Reid: Would you lower your rates to compete with mine?

Mr. Wray: I would think from a competitive point of view we would be forced to.

Mr. Reid: Yes. And do you?

Mr. Wray: Yes, we do.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Earlier this week the Canadian Shippers' Council indicated that Canadian shippers can enter into contracts with American conferences without the restrictions of the American Shipping Act legislation. They are in effect free to negotiate any sort of thing they would want to. As I understand it from their evidence, they could do all the things that would be possible to do in clause 4 of this bill.

You say that clause 4 of this bill will destroy Canadian conferences. If that is so, if it will, why will the Canadian conferences not be destroyed anyway to a large extent by the fact that the Americans can do all these things anyway, and therefore attract all the shippers' business down there anyway?

Mr. Wray: At the present time when we are looking at American lines sailing from an American port, they do have extra expenses to take into account that do not apply, say, if you are sailing from Montreal. Given a New York scenario, for instance, the best possible inland rate for a container from Montreal to New York would be \$525. Then the line has higher stevedoring expenses at the port of New York than they do in Montreal, so there is a higher level there.

Given the Canadian situation where you have, say, our three eastbound members, the strongest one might be able to go out and set levels in a confidential service contract far below the cost at which the other two carriers can operate. At that point they might withdraw their services from the Canadian market. Then you are forced into the American situation. I think if we maintain or enact a law that says there are going to be service contracts, let us put it on the table so that everyone is aware of it.

The Acting Chairman (Mr. Redway): What you are saying is that you are in a position now to compete price-wise, service-wise and everything else with the American conferences—

Mr. Wray: Right at the moment.

The Acting Chairman (Mr. Redway): —even given the fact that they can do all the things in section 4, but that if

[Traduction]

tous les 10 jours, ou une fréquence de service plus compétitive. Êtes-vous disposés à réagir et à prendre les mesures avec les membres de votre conférence pour m'éliminer?

M. Wray: Nous ne vous éliminerions pas.

M. Reid: Réduiriez-vous vos tarifs pour rivaliser avec les miens?

M. Wray: Du simple point de vue de la concurrence, nous y serions obligés.

M. Reid: Oui. Et vous le faites?

M. Wray: Oui, nous le faisons.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Redway): Au début de la semaine, le Conseil canadien des expéditeurs nous a signalé que les expéditeurs canadiens pouvaient conclure des contrats avec les conférences américaines sans être assujettis aux restrictions de la loi américaine sur la navigation. Ils sont libres en fait de négocier ce qu'ils veulent. D'après ce que j'ai cru comprendre en les écoutant, ils peuvent faire tout ce que l'article 4 de ce projet de loi leur autoriserait à faire.

Vous dites que l'article 4 de ce projet de loi détruira les conférences canadiennes. Si tel est le cas, pourquoi les conférences canadiennes ne seront-elles pas de toute manière détruites dans une grande mesure du fait que les Américains peuvent déjà faire tout cela et, par conséquent, vous prendre tous vos clients?

M. Wray: A l'heure actuelle, les frais des compagnies américaines dans les ports américains sont plus élevés, disons, qu'à Montréal. Prenons New York, par exemple. Le meilleur tarif possible pour faire transporter un conteneur de Montréal à New York est de 525\$. A cela s'ajoutent les frais de chargement, qui sont plus élevés dans le port de New York que dans le port de Montréal. Il y a donc déjà des frais supplémentaires.

Au Canada, le plus puissant de nos trois membres qui assurent le service vers l'est pourrait fixer des tarifs, dans le cadre d'un contrat d'exclusivité limitée confidentiel, très inférieurs aux coûts de revient des deux autres. A ce moment-là, ils pourraient décider de ne plus offrir leurs services sur le marché canadien. Nous nous retrouverions alors dans la situation américaine. Si nous décidons de promulguer une loi autorisant les contrats d'exclusivité limitée, faisons-le ouvertement afin que tout le monde sache à quoi s'en tenir.

Le président suppléant (M. Redway): En fin de compte, vous nous dites être en mesure actuellement de rivaliser sur tous les plans, sur le plan des prix, des services, etc., avec les conférences américaines. . .

M. Wray: A l'heure actuelle.

Le président suppléant (M. Redway): . . . même s'ils peuvent faire tout ce qui est contenu dans l'article 4, mais

[Text]

you were required to do all the things in section 4, you could not compete.

Mr. Wray: It goes beyond the American requirements at the moment. Basically I think—

The Acting Chairman (Mr. Redway): But those are not American requirements as far—there are no American requirements vis-à-vis Canadian shippers.

Mr. Wray: No, but I think to a large extent the extra expense involved with going to American ports and various trade lanes, and here again, I am talking about the Med-Can, because in our group we are in good position right now where we have competitive services for Montreal. But if one of them decided that he is going to drop the floor on the rates and try to pick up all the business, I would think you would see a very quick rise in rates for the remaining service.

• 1705

Right now we are competitive with the Americans and in fact, because we are somewhere between the current American system and the European system, which is more laissez-faireo as far as conferences are concerned—in fact they allow them to operate without any legal restraint—we are able to match anything that the Americans are going to do and they stay away from us, knowing that we will match and will take it.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much. If there are no further questions, we thank you very much for your evidence and thank you for coming.

The next meeting of the committee will be on Tuesday, May 5, room 209 of the West Block at 11 a.m.

The meeting stands adjourned.

[Translation]

si ce même article 4 vous était appliqué, vous ne le pourriez plus.

M. Wray: Cela dépasse les simples dispositions américaines. Je crois que...

Le président suppléant (M. Redway): Mais il ne s'agit pas de dispositions américaines en ce qui concerne... Il n'y a pas de dispositions américaines concernant les expéditeurs canadiens.

M. Wray: Non, mais je crois que dans une large mesure, les diverses dépenses supplémentaires provoquées par le passage par des ports américains et l'emprunt de ces itinéraires... et encore une fois, je parle du trafic Méditerranée-Canada, car notre groupe est actuellement en très bonne position et offre des services compétitifs à partir de Montréal. Mais si l'un d'entre eux décidait de casser les prix et de monopoliser tout ce trafic, il ne faudrait pas attendre longtemps, à mon avis, pour voir augmenter les tarifs pour tous les autres services.

Pour le moment, nous ne craignons pas la concurrence des Américains et, en fait, nous trouvant un peu entre le système américain et le système européen, qui adopte une plus grande attitude de laissez-faire en ce qui concerne les conférences... il ne leur impose aucune contrainte juridique... nous sommes tout à fait en mesure de rivaliser avec les Américains et, le sachant, ils nous laissent tranquilles.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup. S'il n'y a pas d'autres questions, nous vous remercions de votre témoignage et de votre venue.

La prochaine réunion du Comité aura lieu le mardi 5 mai, dans la salle 209 de l'Édifice de l'Ouest, à 11 heures.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Inter-American Freight Conference:

Philip Gainsbury.

From the Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference:

Steve Wray.

TÉMOINS

De la Conférence inter-américaine du trafic des marchandises:

Philip Gainsbury.

De la Conférence maritime Méditerranée-Canada:

Steve Wray.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, May 5, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 5 mai 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on***BILL C-21**

**An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le***PROJET DE LOI C-21**

**Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application
de la Loi sur la concurrence, abrogeant
la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des
modifications corrélatives à d'autres lois**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Monday, May 4, 1987:

Iain Angus replaced Ernie Epp.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité

Charles Robert

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le lundi 4 mai 1987:

Iain Angus remplace Ernie Epp.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 5, 1987

(5)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 11:15 o'clock a.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From the Asian-North American Eastbound Rate Agreement: Keith Pomkoski, Conference Secretary. Rand H. Matheson, Transportation Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Keith Pomkoski made a statement and answered questions.

Rand H. Matheson made a statement and answered questions.

At 12:48 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(6)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:33 o'clock p.m. this day, in room 209 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway and Blaine A. Thacker.

Other Member present: Gerry St. Germain.

Witnesses: From the Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference: Harvey Romoff, Chairman and Chief Executive Officer, CP Ships. *From the Canadian Continental Eastbound Freight Conference and the Continental Canadian Westbound Freight Conference:* Peter Earlam, Chairman, North Atlantic Conferences Secretariat. *From the Canadian Retail Shippers*

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 5 MAI 1987

(5)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui à 11 h 15, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway et Blaine A. Thacker.

Témoins: De la Asian-North American Eastbound Rate Agreement: Keith Pomkoski, secrétaire de la Conférence; Rand H. Matheson, conseiller en matière de transports.

Le Comité entreprend de nouveau d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Keith Pomkoski fait une déclaration et répond aux questions.

Rand H. Matheson fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 48, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway et Blaine A. Thacker.

Autre député présent: Gerry St. Germain.

Témoins: De la Canada-United Kingdom Freight Conference et de la Canadian North Atlantic Freight Conference: Harvey Romoff, président-directeur général, Navires du CP. *De la Canadian Continental Eastbound Freight Conference et de la Continental Canadian Westbound Freight Conference:* Peter Earlam, président, Secrétariat de la North Atlantic Conferences. *De la Canadian Retail Shippers Association:* Doug Stewart,

Association: Doug Stewart, General Manager; David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution, Sears Canada.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Harvey Romoff and Peter Earlam made separate statements and together answered questions.

David McCalden and Doug Stewart made a joint statement and answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Clerk of the Committee

directeur général; David W. McCalden, directeur national, Distribution physique, Sears Canada.

Le Comité entreprend de nouveau d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Harvey Romoff et Peter Earlam font une déclaration individuelle et répondent ensemble aux questions.

David McCalden et Doug Stewart font une déclaration conjointe et répondent aux questions.

À 17 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, May 5, 1987

• 1115

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît!

Mes premières paroles sont pour remercier M. Alan Redway qui a présidé les réunions de ce Comité durant mon absence. Permettez-moi de vous dire que je n'ai reçu que des éloges sur la façon dont vous vous êtes acquitté de vos fonctions. Cela est tout à votre honneur, monsieur Redway.

Nous recevons aujourd'hui M. Keith Pomkoski, secrétaire de la Conférence sur l'*Asian-North American Eastbound Rate Agreement*.

We apologize for being few minutes late, but as you have already been informed, you have 45 minutes for your association. It is split this way: up to 10 or 15 minutes to make your presentation, and 30 minutes for questions. If you are ready, we are ready to hear you.

Mr. Keith Pomkoski (Conference Secretary, Asian-North American Eastbound Rate Agreement): Thank you, Mr. Chairman. I am here on behalf of the Asian-North American Eastbound Rate Agreement, also known and to be referred to as ANAERA. The managing director, Mr. Dugald Dick, who resides in Hong Kong, was originally due to appear before you, but was unable to be here today. He has asked me to replace him. I am the Canadian representative for ANAERA, and I am domiciled in Montreal. I would like to make a few brief remarks concerning Bill C-21, and some general observations.

ANAERA is an import rate agreement that covers the geographical scope from north and south Asia, except Japan, to North America. This is to say it covers the movement of import cargo from the Far East to Canada. There are 13 member carriers in the conference, of which seven call directly at a Canadian port, either on the west or east coast of Canada.

With respect to the proposed Bill C-21, ANAERA sees this act as one which could most likely destroy the conference system in Canada, a system which has served Canada well for over 70 years. The main reasons for this view are the following provisions of Bill C-21: first, mandatory right of independent action on 10 days' notice; second, the service contract provisions of confidentiality and a rate of independent action; and third, the sunset clause.

Concerning independent action, ANAERA firmly believes that if independent action is to be part of this bill, then a minimum of 30 days' notice should be established to allow the members enough time to react to any given situation in a professional manner.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 5 mai 1987

The Chairman: Order, please!

First of all, I want to thank Mr. Alan Redway who has been kind enough to preside over this committee during my absence. I have heard nothing but praise for the way in which you carried out your duties. You are to be congratulated, Mr. Redway.

This morning we are welcoming Mr. Keith Pomkoski, Secretary of the Asian-North American Eastbound Rate Agreement Conference.

Veillez nous excuser pour notre retard, mais comme on vous l'a déjà dit, votre association dispose de 45 minutes. Vous avez donc de 10 à 15 minutes pour faire votre exposé, ce qui nous donnera une trentaine de minutes pour les questions. Si vous êtes prêt, nous sommes prêts à vous entendre.

M. Keith Pomkoski (secrétaire de la conférence, *Asian-North American Eastbound Rate Agreement*): Merci, monsieur le président. Je suis ici au nom de la *Asian-North American Eastbound Rate Agreement*, également connue sous le nom de ANAERA. Le directeur général, M. Dugald Dick, qui habite Hong Kong, devait comparaître devant vous, mais il a été dans l'impossibilité de venir. Il m'a donc demandé de le remplacer. Je suis le représentant canadien de l'ANAERA, je réside à Montréal. J'ai des observations à faire au sujet du bill C-21, des observations d'ordre général.

L'ANAERA est une entente sur les taux d'importation qui couvre un secteur géographique qui va de l'Asie du Nord et du Sud, à l'exception du Japon, à l'Amérique du Nord. Autrement dit, le transport du fret importé de l'Extrême-Orient au Canada. Treize transporteurs membres appartiennent à la conférence, dont sept qui se rendent directement à un port canadien, soit sur la côte est, soit sur la côte ouest du Canada.

Pour l'ANAERA, le bill C-21 menace même du système des conférences au Canada, un système qui a fort bien servi le Canada depuis plus de 70 ans. Les dispositions du bill C-21 qui nous poussent à ces conclusions sont les suivantes: premièrement, le droit obligatoire de prendre une mesure distincte sur 10 jours de préavis; deuxièmement, les dispositions de confidentialité pour les contrats d'exclusivité et un tarif pour les mesures distinctes; enfin, troisièmement, la clause de temporisation.

Pour ce qui est des mesures distinctes, l'ANAERA est convaincue que, si l'on maintient cette disposition du bill, un préavis de 30 jours est indispensable pour permettre aux membres de réagir d'une façon professionnelle à n'importe quelle situation.

[Text]

With respect to the service contract provisions, we strongly suggest that the conferences be allowed to set the terms and conditions of these types of contracts.

Finally, on the sunset clause, ANAERA believes that this clause lends itself to uncertainty in the Canadian trade. It is extremely difficult for any industry, especially the marine transportation industry, to make long-term plans when government regulations could change drastically every five years.

I have attended most of the hearings to date, and when Transport Canada appeared, the general theme was that this act was a balancing act between the interests of shippers and carriers. However, the balancing act does not seem to be equal, but rather overwhelmingly in the favour of the shippers. There has been much talk and discussion on competition. Words like cartels and monopolies have been thrown all around, and it has been said that more of a competitive element must be forced on the conferences.

In a trade route served by ANAERA, there is a total of 28 carriers serving that particular trade route, of which only 13 are conference members. More than half the carriers are not conference members. If that is not competition, what is?

Each member of the conference competes directly with each other for available cargo in a trade route. The members of any conference will agree on common tariff rules and regulations and the level of freight rates, and that is usually when the agreement ends. From there on in it is every carrier for himself. A prime example of this strong internal and external competition is the recent demise of United States Lines, a major steamship company in the world.

The Canadian Shippers' Council stressed the importance of confidential service contracts and that members of the conference must have the right of independent action on service contracts. It is extremely difficult to envision any Canadian importer or exporter willing to commit all his cargo to only one carrier, or in other words put all his eggs in one basket, given the fact there are numerous delays, such as port strikes, damage to the ship, delay at any port, that could theoretically cause him to lose his market to his competitors.

The members of ANAERA, like members of all conferences, make a commitment to a particular trade route. In the case of ANAERA, the investment in ships alone is well over \$2 billion. The commitment ANAERA has made benefits the Canadian importer, in that his cargo can move with a member of the conference every day of the week from any major port in the Far East to Canada. The carriers of ANAERA have made the commitment for

[Translation]

A propos des dispositions relatives au contrat d'exclusivité limitée, nous pensons que les conférences devraient pouvoir fixer les modalités de ces types de contrats.

Enfin, pour ce qui est de la clause de temporisation, l'ANAERA estime que cet article introduit beaucoup d'incertitude sur la scène commerciale canadienne. Il est très difficile pour une industrie quelconque, en particulier le secteur des transports maritimes, de faire des plans à long terme lorsque les règlements du gouvernement peuvent changer du tout au tout tous les cinq ans.

J'ai assisté à la plupart des audiences jusqu'à présent, et lorsque Transports Canada a comparu, nous avons appris que cette loi cherchait à établir un équilibre entre les intérêts des expéditeurs et des transporteurs. Toutefois, cet équilibre ne semble pas très égal, et nous pensons qu'il penche résolument du côté des expéditeurs. On a beaucoup parlé et discuté de la concurrence. Des mots comme cartel, monopole, ont été prononcés, et on a expliqué qu'il fallait forcer les conférences à accepter une concurrence accrue.

Il y a une route commerciale desservie par l'ANAERA qui est exploitée par 28 transporteurs, dont 13 seulement sont membres de la conférence. Plus de la moitié des transporteurs n'appartiennent pas à la conférence. Si ce n'est pas de la concurrence, qu'est-ce que c'est?

D'autre part, chaque membre de la conférence concurrence directement les autres membres et cherche à obtenir le plus de fret possible sur une route commerciale. Les membres d'une conférence se mettent d'accord sur des règlements communs en matière de tarifs et des taux et généralement l'accord ne va pas plus loin. Ensuite, c'est à chaque transporteur de se débrouiller tout seul. Comme exemple des fortes pressions internes et externes, il y a eu la disparition récente des *United States Lines*, une des principales lignes de paquebots du monde.

- 1120

Le *Canadian Shippers' Council* a souligné l'importance des contrats confidentiels d'exclusivité limitée en faisant valoir que tous les membres de la conférence doivent avoir le droit d'agir de façon indépendante pour ce qui est de ces contrats. Il est extrêmement difficile d'imaginer un importateur ou exportateur canadien disposé à confier toutes ses marchandises à un seul transporteur, autrement dit, de mettre tous ses oeufs dans un même panier, étant donné tous les facteurs susceptibles de lui faire perdre son marché au profit de ses concurrents, comme les retards fréquents, les grèves dans les ports ou la possibilité qu'un navire soit endommagé.

Comme les membres de toutes les conférences, les membres de l'ANAERA s'engagent à desservir une route particulière. Dans le cas de l'ANAERA, l'investissement en navires dépasse à lui seul 2 milliards de dollars. Cet engagement de l'ANAERA profite à l'importateur canadien qui peut faire transporter ses marchandises par un membre de la conférence tous les jours de la semaine à partir de n'importe quel port principal de l'Extrême-

[Texte]

the long term, not the short term as many of their competitors have done.

To date we have not received one official complaint from any Canadian importer concerning the rate levels the conference has established. The reason for this is quite simple: if the members are not in tune with the levels dictated by the marketplace, then they will simply not carry any cargo and they will be out of business in short order.

In summary, ANAERA strongly believes that more study must be put in before Bill C-21 is enacted. Once again, ANAERA would like to stress that if this bill is passed as proposed, the perceived gains will simply be for the short term, with drastic long-term losses for Canada as a whole.

That basically covers my opening statement. At this time I would like to thank you, and also to state that if in the future there are any questions or information anybody should happen to need, I will be pleased to come before you again. If there are any questions, I would be pleased to answer them.

The Chairman: Mr. Ouellet, do you want to start the debate?

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question à notre témoin.

Dans votre présentation, il est dit que ces conférences remontent aussi loin qu'à 1868 et qu'elles ont pris naissance en Grande-Bretagne suite à la demande constante de clients désirant obtenir des services réguliers et fiables. Donc, le fait de permettre à des individus d'aller en dehors des conférences ne rencontrerait-il pas justement cette possibilité d'obtenir une plus grande variété de services et, pour ainsi dire, assurer peut-être une meilleure fiabilité que celle des conférences?

Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction à ce moment-ci?

Mr. Pomkoski: The main difference is that conferences, as I said in my opening remarks, make a commitment to the trade. I can sit here and cite many examples where a non-conference line has come in, slashed the rates to develop a market share, and then six months later abandoned the trade.

• 1125

In 1983 we had an incident where the carrier was calling Halifax on a regular basis and charging anywhere from \$200 to \$300 below conference rates. We invited him to become a member of the conference, but he refused, saying that he was doing fine. A year and a half later, his ship was sitting in Halifax full of cargo because he had gone bankrupt. He came scrambling to the conference to ask us if we would pick up the cargo, but his rates were \$200 to \$300 below ours.

[Traduction]

Orient à destination du Canada. Les transporteurs de l'ANAERA ont pris un engagement à long terme, et pas seulement à court terme comme beaucoup de leurs concurrents.

Jusqu'ici, nous n'avons pas reçu une seule plainte officielle de la part d'un importateur canadien au sujet des tarifs établis par la conférence. La raison en est simple: si les tarifs des membres ne sont pas comparables à ceux dictés par le marché, ils n'auront simplement pas de marchandises à transporter et seront vite obligés de mettre fin à leurs activités.

En résumé, l'ANAERA est fermement persuadée que le projet de loi C-21 exige une étude plus poussée avant d'être adopté. Encore une fois, l'ANAERA souligne que, si le projet de loi est adopté dans sa version actuelle, les prétendus avantages ne seront qu'à court terme tandis que le pays dans son ensemble subira des pertes à long terme.

Voilà donc mes remarques préliminaires. J'aimerais vous remercier et vous dire que, si vous avez plus tard des questions à poser ou des renseignements à me demander, je me ferai un plaisir de revenir. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Ouellet, voulez-vous commencer la discussion?

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to put a question to our witness.

Your presentation points out that the conferences go back as far as 1868 and that they originated in Great Britain as the result of steady pressure from customers to obtain regular and reliable service. By allowing individuals to go outside the conferences is one not affording the possibility to obtain a greater variety of service as well as perhaps a greater reliability than that offered by the conferences?

Do you see any contradiction?

M. Pomkoski: La différence principale, comme je l'ai fait remarquer dans ma déclaration, c'est que les conférences prennent un engagement de desservir une certaine route. Je peux vous donner de nombreux exemples de lignes n'appartenant pas à une conférence, qui sont arrivées sur le marché, ont cassé les prix pour s'emparer d'une partie de ce marché et, ensuite, six mois plus tard, ont décidé d'abandonner le service.

En 1983, il y a eu un incident où le transporteur faisait escale régulièrement à Halifax et ses tarifs étaient de 200\$ à 300\$ inférieurs à ceux de la conférence. Nous l'avons invité à adhérer à la conférence mais il a refusé en disant que ses affaires marchaient bien. Un an et demi plus tard, son navire était ancré à Halifax avec un chargement plein. Il avait fait faillite. Il est venu en catastrophe demander à la conférence d'assurer le transport de ses marchandises, mais ses tarifs étaient de 200\$ à 300\$ inférieurs aux nôtres.

[Text]

Our initial reaction was to do nothing for the poor Canadian shipper, but the conference as a whole did help that particular shipper out by taking his cargo at the rate he paid the particular line. However, in the future he would have to move it at the conference rate if he wished to use conferences.

M. Ouellet: Vous dites que la viabilité est inhérente aux opérations des conférences et que ce projet de loi devrait créer une compétition plus grande et offrir aux expéditeurs des avantages qui pourraient peut-être exister à court terme. Donc, vous croyez qu'à long terme le marché pourrait être détruit et que les conférences qui, pour le moment, assurent un service régulier et sécuritaire ne pourront plus continuer?

Mr. Pomkoski: The way we see it, the strong will survive and the weak will die off. With this bill, a shipper with a large tonnage will sit down with a conference and work out a rate agreement, a service contract, and commit a certain percentage of his cargo to the conference. Immediately following that, he will talk to one of the major carriers of that conference and write another deal at a lower rate for his cargo.

Now, if you sign a contract with the conference system, you are free to use any member you want at any time. In the case of ANAERA, there are 13 members. When you sign a service contract with one particular line, you are putting all your eggs in one basket. If anything happens to that particular line, especially if it is non-conference and decides to abandon the trade, where are you then, as far as the Canadian exporter or importer is concerned?

M. Ouellet: Peut-on dire que les principaux bénéficiaires de services des conférences maritimes sont les petits négociants qui, en fait, expédient de petites quantités de marchandises et qui ont besoin des conférences pour s'assurer que leurs produits seront livrés à destination dans les délais nécessaires à leurs propres opérations? Peut-on dire également que si on affecte la viabilité des conférences maritimes, les gros expéditeurs pourront peut-être y trouver des avantages mais que, fondamentalement, ce sont les petits expéditeurs qui seront les premiers affectés par les changements au système des conférences maritimes telles que nous les connaissons?

Mr. Pomkoski: This is definitely a large shipper bill, because the large shippers will gain easily in the short term. But I would venture to say that the large shippers will lose in the long term. As explained by a few of the witnesses who came before me, the carriers have to make money whether we like it or not. If they are going to give such good deals to large shippers, the small shippers are going to have to pick up the slack. If you have fewer carriers actively seeking the Canadian market, then the small exporter will not have the opportunity to move his goods on a cash basis. He is looking for a quick return.

[Translation]

Notre première réaction a été de ne rien faire pour le pauvre expéditeur canadien, mais la conférence dans son ensemble a fini par aider cet expéditeur en prenant ses marchandises au tarif qu'il avait payé à la ligne en question. Mais, à l'avenir, il allait devoir payer le tarif de la conférence s'il voulait faire affaire avec les membres de la conférence.

Mr. Ouellet: You say that viability is inherent in the operations of the conferences and that this bill should create greater competition and provide shippers with possible short-term advantages. Hence, you believe that in the long term the market could be destroyed and the conferences that, for the time being, provide regular and reliable service will no longer be able to continue?

M. Pomkoski: D'après nous, les forts survivront et les faibles disparaîtront. Avec ce projet de loi, un expéditeur ayant de grosses quantités de marchandises à faire transporter va se mettre d'accord avec une conférence sur un tarif—il s'agira d'un contrat d'exclusivité limitée—et il va confier une certaine proportion de son fret à la conférence. Tout de suite après, il va contacter l'un des principaux transporteurs de la conférence et conclure un marché à un tarif inférieur pour le transport de son fret.

Si on signe un contrat avec la conférence, on a la liberté de faire appel à tout moment à l'un quelconque de ses membres. L'ANAERA compte 13 membres. Quand on signe un contrat d'exclusivité limitée avec une ligne particulière, on met tous ses oeufs dans le même panier. S'il arrive quelque chose à la ligne, surtout si c'est une ligne hors conférence, qui décide de ne plus desservir la route, où se retrouve l'exportateur ou l'importateur canadien?

Mr. Ouellet: Can it be said that those who stand to benefit from shipping conferences are mainly small businessmen, who ship small quantities of goods and who need the conferences to make sure that their products will be delivered within a certain time frame? Can it also be said that if the viability of the shipping conferences is affected, large shippers may stand to gain somewhat, but basically small shippers would be the first affected by changes to the present shipping conferences system?

M. Pomkoski: C'est très certainement un projet de loi pour les gros expéditeurs, car ce sont eux qui vont en profiter à court terme. Mais je dirais qu'ils finiront par perdre à long terme. Comme d'autres témoins l'ont expliqué, les transporteurs doivent être rentables, que cela nous plaise ou non. S'ils accordent des conditions très favorables aux gros expéditeurs, ce sont les petits expéditeurs qui vont écopier. Et s'il y a moins de transporteurs qui cherchent à desservir le marché canadien, le petit exportateur n'aura pas les mêmes possibilités de faire transporter ses produits. Ce qui

[Texte]

Get the cargo in and put it on the shelves, and get my money, etc., quick.

[Traduction]

l'intéresse, c'est un bénéfice rapide. Acheminer le fret, installer la marchandise sur les étagères, se faire payer, vite.

• 1130

If he has no service, he can forget that system. He might put it on a vessel, and especially if it goes down to the United States and the Canadian market, with Bill C-21, the way we see it... goes down to the U.S. gateway and tries to get out of the U.S. gateway, and if their ships are full, he is going to be bumped right off. That is first.

Secondly, the fewer carriers that call on Canada... You can obviously see the effect. What is going to happen is that the rates of the United States might not go up, but the cost of getting the container or the cargo from Canada down to the U.S. port is going to have to be borne by the shipper. It costs you \$1,000 today to get your cargo down to New York. A small ship is going to have to pick up that slack—and on top of his freight rates—if the carriers stop calling at Canadian ports.

Le président: Monsieur Thacker, à vous la parole.

Mr. Thacker: Will there be a different effect on importers as compared with exporters? It is my understanding that the ships have a lot more space on the outward trip from Canada and the United States than on the inward trip. It is quite jammed coming in, but there is space going out.

Mr. Pomkoski: Right. It will still have an effect, because what is going to happen... Right now, with ANAERA, the rate levels out of Canada and the United States are pretty well equal. What we envision is that the rates are going to go down in Canada, including service contracts, etc. What is going to happen is that carriers are just not going to want to carry Canadian cargo, period. If they do, they are going to drop it off in Seattle and New York and they are going to say okay, you bring it up. Hence it is going to cost more for the Canadian, and the Canadian consumer is just not going to buy their goods if they are too high—simple and sweet.

Mr. Thacker: Are there any Canadian or American-owned carriers in ANAERA?

Mr. Pomkoski: There are American-owned... Canada made a conscious decision after World War II to get out of the deep-sea marine industry. We have no deep-sea fleet today. The United States, yes. There is APL. There is Sea-Land. They are members of the conference. They are the two main U.S. carriers.

Mr. Thacker: What would be the nationality of most of the other carriers?

Mr. Pomkoski: Japanese, Korean. ZIM is Israeli-owned. Japanese, Korean, Taiwanese. That is basically it.

Mr. Thacker: Do any of the eastern European carriers impact on that Pacific conference?

S'il n'a pas de service, il peut dire adieu à ce système. Il peut acheminer sa marchandise par bateau, surtout si elle est destinée aux États-Unis et au marché canadien, avec le bill C-21, à mon avis... il peut aller jusqu'à la frontière américaine, mais si leurs bateaux sont pleins, il n'aura aucune chance. Voilà pour une chose.

Deuxièmement, moins il y a de transporteurs qui se rendent au Canada... Les effets sont évidents. Finalement, les tarifs américains ne monteront peut-être pas, mais ce sont les expéditeurs qui devront défrayer les coûts d'acheminement du chargement entre le Canada et le port américain. Aujourd'hui, il en coûte 1,000\$ pour envoyer un chargement à New York. C'est un petit bateau qui devra s'occuper des chargements, si les transporteurs cessent de se rendre dans les ports canadiens, et cela viendra s'ajouter aux tarifs des transports.

The Chairman: Mr. Thacker, you have the floor.

M. Thacker: Est-ce que les importateurs et les exportateurs seront affectés différemment? Je crois comprendre que les bateaux ont beaucoup plus de places libres entre le Canada et les États-Unis que dans l'autre sens. Au départ, il y a de la place, c'est au retour qu'on se bouscule.

M. Pomkoski: C'est exact. Cela aura tout de même un effet, car en réalité... Pour l'instant, avec l'ANAERA, les taux sont à peu près les mêmes au départ du Canada et au départ des États-Unis. Nous pensons que les taux au départ du Canada vont baisser, y compris les contrats d'exclusivité, etc. En réalité, les transporteurs refuseront tout simplement de prendre du fret canadien. Et, s'ils le font, ils le déchargeront à Seattle et à New York, en déclarant: maintenant, débrouillez-vous pour aller plus loin. Il en coûtera donc plus cher aux Canadiens, et les consommateurs canadiens cesseront d'acheter ces produits si leur prix est trop élevé. C'est vraiment très simple.

M. Thacker: Est-ce qu'il y a des transporteurs canadiens ou américains à l'ANAERA?

M. Pomkoski: Il y a des compagnies américaines... Après la Deuxième Guerre mondiale, le Canada a pris la décision délibérée de ne pas faire de transport maritime de haute mer. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de flotte de haute mer. Par contre, les États-Unis en ont une. Il y a APL, il y a Sea-Land, et ils appartiennent à la conférence. Ce sont les deux principaux transporteurs américains.

M. Thacker: Quelle est la nationalité des autres, dans l'ensemble?

M. Pomkoski: Ce sont des Japonais, des Coréens. ZIM appartient à des Israéliens. Japon, Corée, Taiwan, c'est à peu près tout.

M. Thacker: Est-ce que les transporteurs de l'Europe de l'Est ont une influence sur cette conférence du Pacifique?

[Text]

Mr. Pomkoski: There is one line involved, Maersk Line. It has its Head office in Norway, I believe. It is a member of ANAERA, but it serves the trade actively.

I think the question you are getting at is if the cargo is moved from a far-eastern European country and then moves into Canada. Is that what you are getting at?

That is where the competition level comes in. I saw a copy of the definitions of certain terms. I do not know if it was for the Senate or for the Commons. It had "land bridge". The definition they were using was cargo coming from Japan; the final destination we will say is Rotterdam, the cargo coming from Japan and landing in Vancouver, moving overland to Halifax on another vessel, and over to Rotterdam. Well, it is so much quicker to take the cargo from Japan and just bring it to Rotterdam directly, almost, than across country and around. The world is round, not square. So that kind of system does not really make sense.

The conference faces competition from one line in particular, a Saudi Arabian line. They pick up a piece of cargo here in Canada and it takes 90 days to get to Japan. That is the kind of service Canada is going to end up with. Now you can get a container over to Japan in 25 days.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman. His evidence is very clear.

Mr. Reid: From a philosophical point of view, when you say Bill C-21 is a shipper's bill, and a shipper can ultimately, under this bill, tie up a carrier, ultimately to the detriment of that carrier, is that philosophical approach any different from a shipper carrier in the inland of Canada's in dealing with other modes of transportation, or even marine modes in the St. Lawrence Seaway?

Mr. Pomkoski: There is a difference in inland transportation in Canada. You have two railroads; you do not have six or eight. You can go with either one. That is it. As for a Canadian shipper, importer or exporter, tying up a carrier, philosophically I do not think that is going to ever happen. I think the carrier will tie up the shipper quicker than the shipper will tie up a carrier.

Mr. Reid: That is what we think also.

Mr. Pomkoski: The difference is that the shipper will have caused that situation under Bill C-21. The shipper will theoretically sign a service contract at rock bottom rates and for that particular carrier to dominate that trade. He wants to do it just like any other person. He will take it, and when he has the domination in a particular trade

[Translation]

M. Pomkoski: Il y a une ligne maritime, la *Maersk Line*. Son siège social est en Norvège, je crois. Elle appartient à l'ANAERA, mais elle est très active, commercialement.

Ce que vous voulez savoir, en fait, c'est si le fret passe par un pays d'Europe de l'Est pour aboutir au Canada. C'est ce que vous voulez dire?

Il y a une certaine concurrence qui intervient. J'ai vu un exemplaire des définitions de certains termes. Je ne sais pas si c'était destiné au Sénat ou aux Communes, mais il était question d'un «pont terrestre». D'après la définition, le fret venait du Japon, la destination finale était Rotterdam, mais partant du Japon, il était déchargé à Vancouver, transporté par terre jusqu'à Halifax, puis rechargé à bord d'un navire qui allait ensuite à Rotterdam. Évidemment, il est beaucoup plus rapide d'acheminer le fret directement, ou presque, du Japon à Rotterdam, que de lui faire faire le tour du monde en passant par un pays. La terre est ronde, et non pas carrée. Ce genre de système n'est vraiment pas logique.

La conférence se heurte à la concurrence d'une ligne en particulier, celle d'Arabie saoudite. Ils chargent du fret ici au Canada et il leur faut 90 jours pour atteindre le Japon. Le Canada va finir par avoir un service de ce genre-là. Vous savez qu'à l'heure actuelle, il faut 25 jours à un conteneur pour atteindre le Japon.

M. Thacker: Merci, monsieur le président. Tout cela est très clair.

M. Reid: Du point de vue philosophique, quand vous dites que le bill C-21 est un bill d'expéditeurs, est-ce qu'avec ce bill, un expéditeur peut vraiment lier les mains d'un transporteur, le coincer dans une position qui ne lui est pas favorable, et est-ce que la situation est très différente de celle d'un expéditeur transporteur à l'intérieur des terres canadiennes, qui doit faire face à la concurrence d'autres modes de transport, y compris le transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Pomkoski: Le cas du transport intérieur au Canada est différent. Vous avez deux compagnies de chemin de fer, et non pas six ou huit. Vous devez choisir l'une ou l'autre, c'est tout. Vous me demandez si un expéditeur, un importateur ou un exportateur canadien pourraient lier les mains d'un transporteur; en principe je ne pense pas que cela puisse se produire un jour. Le transporteur prendra beaucoup plus facilement l'avantage sur l'expéditeur que l'inverse.

M. Reid: C'est également ce que nous pensons.

M. Pomkoski: La différence, c'est que l'expéditeur aura créé cette situation grâce au projet de loi C-21. L'expéditeur, en théorie, signera un contrat d'exclusivité limitée au tarif le plus bas qui soit concevable, ce qui permettra au transporteur de dominer le marché. C'est ce qu'il souhaite, comme n'importe qui. Il saisira l'occasion,

[Texte]

route that is the time it comes up for renegotiation and the Canadian shipper will pay.

With the conference system in place, you have a balance. If one carrier ties up, that shipper has options. With Bill C-21, he is going to limit his options quickly. That is the way we see it.

Mr. Reid: At the outset, you mentioned there was competition in this line. For instance, you indicated there are 28 carriers, only 13 of which were conference members. Would the competition be between the non-conference members and the conference members, or is there real competition among the carriers themselves and particularly among the 13 conference members?

Mr. Pomkoski: As I said, the conference members sit down and agree to common tariff rules, regulations and the level of freight rates. That is where it ends. They will go after each other's business and try to capture it for their own vessels.

Mr. Reid: I recall the reference that there was only one American conference carrier in that—

Mr. Pomkoski: There are two, APL and Sea-Land.

Mr. Reid: If you set rates among your conference members, it is a tariff rate and they are expected to abide by that. What do you consider your market? Is it the shipper market in Canada, since we are shipping from Canadian ports, or are you talking about a market somewhere in Asia or the Far East where you can send that product or the consumer market?

Mr. Pomkoski: When I speak of ANAERA, I am talking about the cargo which comes from the Far East into Canada. ANAERA represents that particular trade group, cargo coming from the Far East into Canada.

Mr. Reid: From the route point of view, are we talking about the Far East via the Middle East?

Mr. Pomkoski: No, we will say from Singapore north, except for Japan, Hong Kong, Taiwan and Korea.

Mr. Reid: Just for my information, is your market that of the Canadian shipper or that of the destination?

Mr. Pomkoski: Our market is the Canadian importer and the Far East exporter.

Mr. Reid: I do not want to be too personal, but I detect an American accent. Is that correct?

Mr. Pomkoski: No. I was born and raised in Montreal, believe it or not. I think the only reason I have such an accent is because I talk to so many different people. I am a conference representative, speaking to people throughout

[Traduction]

et lorsqu'il contrôlera bien une route commerciale, le temps venu de renégocier, c'est l'expéditeur canadien qui paiera.

Avec le système des conférences, vous avez un équilibre. Si un transporteur fait obstacle, l'expéditeur a d'autres options. Avec le projet de loi C-21, ces options seront limitées très rapidement. Voilà comment nous voyons les choses.

M. Reid: Au début, vous avez dit que, sur cette route, il y avait de la concurrence. Par exemple, vous avez dit qu'il y avait 28 transporteurs dont 13 seulement appartiennent à la conférence. La concurrence existe-t-elle entre les transporteurs qui n'appartiennent pas à la conférence et ceux qui en sont membres, ou bien y a-t-il également une mesure de concurrence entre les 13 membres de la conférence?

M. Pomkoski: Comme je l'ai dit, les membres de la conférence se réunissent pour adopter des règles communes quant au tarif, au règlement et au taux de fret. Là s'arrête l'association. Passé ce stade, ils se concurrencent mutuellement, ils essaient d'obtenir le plus de fret possible pour leurs bateaux.

M. Reid: On a dit, je me souviens, qu'un seul transporteur américain appartenait à la conférence de. . .

M. Pomkoski: Il y en a deux, APL et *Sea-Land*.

M. Reid: Vous fixez vos tarifs entre les membres de la conférence et vous êtes censés les respecter. A votre avis, en quoi consiste votre marché? Votre clientèle est-elle le marché des expéditeurs au Canada, puisque vous expédiez à partir des ports canadiens, ou bien situez-vous votre marché quelque part en Asie ou en Extrême-Orient où sont les marchés de consommation, où vous expédiez les marchandises?

M. Pomkoski: Lorsque je parle de l'ANAERA, je parle en réalité d'un fret en provenance de l'Extrême-Orient et à destination du Canada. L'ANAERA représente ce groupe commercial, le fret qui vient au Canada, en provenance de l'Extrême-Orient.

M. Reid: Et quant à l'itinéraire, passez-vous par le Moyen-Orient pour venir de l'Extrême-Orient?

M. Pomkoski: Non, notre itinéraire a un point de départ au nord de Singapour, sauf pour le Japon, Hong Kong, Taiwan et la Corée.

M. Reid: Pour mon information personnelle, l'expéditeur canadien constitue-t-il votre clientèle, ou votre marché se situe-t-il à vos points de destination?

M. Pomkoski: Notre marché, c'est l'importateur canadien et l'exportateur du Moyen-Orient.

M. Reid: Je ne veux pas être trop personnel, mais il me semble que vous avez un accent américain. C'est bien cela?

M. Pomposki: Non, croyez-le ou pas, je suis né et j'ai grandi à Montréal. Si j'ai cet accent, c'est probablement parce que je parle à trop de gens différents. Je représente la conférence, je parle à des gens du monde entier. Voilà

[Text]

the world. I have been involved in it for 10 years, and over time it has—

An hon. member: He is a man for all dialects.

Mr. Reid: I asked the question to bring out some of the comments you made in your brief about this bill and the one in use on the Atlantic seaboard of the United States. As I recall, you indicated only the United States has a bill similar to this, inviting this kind of competition.

• 1140

If I take the philosophy of the more competition the better and the marketplace will determine, you have then indicated that what we have done is to go too far, even beyond the Americans.

Mr. Pomkoski: That is correct.

Mr. Reid: Can you outline or elaborate somewhat on this from the shipper's point of view and how this is to the detriment of the carrier?

Mr. Pomkoski: There are a couple of aspects that have not been raised in the last few days concerning the U.S. law versus the Canadian proposed Bill C-21.

One very important aspect is the competition element, and in the United States all carriers, whether conference or nonconference, must file a tariff with the Federal Maritime Commission. At any time your competitor knows exactly what you are charging.

Here in Canada the only people who have to file are the conferences. We do not know what our competition is doing. We must rely on information we get from the trade. That is the major difference from the United States. If you know what your competition is doing all the time, it is easier to fight them.

The other major difference from the United States is on service contracts. Yes, the service contracts in the United States are confidential but the essential terms must be released, must be for public record. The essential terms contain the commodity, the rate, the port of loading, the port of discharge. You do not need to know any more information.

Mr. Reid: Released to whom?

Mr. Pomkoski: It is released to the public; it is public knowledge. As a matter of fact, it is printed in the commerce journal every time a nonconference line or a conference line signs a service contract. It is right there, and you know what you are up against.

Here in Canada Bill C-21 is proposing to make these all confidential. Not only does the member of the conference not know what his partner or his fellow member is doing, he does not even know what the competition outside is doing. On top of that, he does not know if the Canadian

[Translation]

10 ans que je travaille dans ce domaine, et avec le temps, j'ai fini. . .

Une voix: C'est un homme pour tous les dialectes.

M. Reid: Si j'ai posé la question, c'est à cause de ce que vous avez dit dans votre mémoire au sujet de ce projet de loi et de la loi qui régit la côte atlantique des États-Unis. Si je me souviens bien, vous dites que seuls les États-Unis avaient une loi comparable à ce projet de loi, des dispositions qui encouragent ce type de concurrence.

Si l'on considère que plus il y a de concurrence, mieux cela vaut et que le marché redressera automatiquement les choses, vous prétendez, vous, que nous sommes allés trop loin, au-delà même de ce que les Américains ont fait.

M. Pomkoski: C'est exact.

M. Reid: Pouvez-vous développer cette idée du point de vue des expéditeurs, et nous expliquer comment cela jouera au détriment du transporteur?

M. Pomkoski: Il y a une ou deux choses dont on n'a pas parlé depuis quelques jours; cela concerne la loi américaine et le projet de loi C-21 au Canada.

Un aspect important, c'est l'élément concurrence, et, aux États-Unis, tous les transporteurs, qu'ils appartiennent ou pas à une conférence, doivent déposer un tarif auprès de la *Federal Maritime Commission*. A n'importe quel moment, vos concurrents connaissent exactement vos tarifs.

Ici au Canada, les seuls qui soient forcés de déposer leurs tarifs, ce sont les conférences. Nous ne savons pas ce que la concurrence fait. Nous sommes forcés de nous contenter des informations qui nous parviennent du secteur commercial. C'est une grosse différence avec les États-Unis. Vous savez ce que fait la concurrence en permanence, c'est beaucoup plus facile de lutter.

L'autre différence importante avec les États-Unis, ce sont les contrats d'exclusivité, limitée. Effectivement, aux États-Unis, ils sont confidentiels, mais les principaux termes de ces contrats doivent être publiés, ils doivent être du domaine public. Les principaux termes, c'est le produit transporté, le tarif, le port d'embarquement, le port de débarquement. En fait, c'est la seule information qui soit nécessaire.

M. Reid: Ces termes sont communiqués à qui?

M. Pomkoski: Communiqués au public; c'est du domaine public. En fait, on les publie dans le journal commercial chaque fois qu'une compagnie qui appartient à une conférence ou une compagnie qui n'appartient pas à une conférence signe un contrat d'exclusivité limitée. C'est publié, et vous savez précisément contre quoi vous luttez.

Ici, au Canada, le bill C-21 se propose de rendre tous ces termes confidentiels. Non seulement les membres de la conférence ne savent pas ce que font leurs associés, mais ils ne savent pas non plus ce que font leurs concurrents. Et qui plus est, ils ne savent même pas si les expéditeurs

[Texte]

shipper is telling him the truth or not. It becomes a very secretive market. A Canadian shipper could win, a Canadian shipper could lose. We personally believe under Bill C-21 he is going to lose in the long term.

Mr. Ouellet: Can I ask a supplementary question on the U.S. legislation? Apparently in the U.S. there is a clause called "Crazy Eddy". What is it? Could you explain it to us?

Mr. Pomkoski: It is not in the U.S. legislation; it is a term that has been put in a lot of service contracts. Crazy Eddy is an electronics store in New York City. I take it the owner is called Eddy, and his motto is that he will never knowingly be undersold. What happens is that you sign a service contract, you put the Crazy Eddy contract in, and that contract is valid only until somebody else comes along and offers the shipper a lower rate. The shipper then says he has a lower rate and asks for the lower rate, saying you either give it to him or the contract is null and void. This is what a Crazy Eddy clause is.

Mr. Ouellet: Is this now taking place in the U.S.?

Mr. Pomkoski: Oh, yes.

Mr. Ouellet: Is it due to the new legislation in the U.S.?

Mr. Pomkoski: Well, it is because of the service contracts and because of shippers. In this day and age you have to remember that exports in particular are way down. Carriers are surviving. Some of them are not surviving but are fighting for their lives.

I have a couple of articles here talking about CP ships break-even results, Japan line loses on Pacific. Articles in the commerce journal appear everyday where the carriers are losing money. They are scrambling now to grab anything to get a cashflow situation established. The banks are foreclosing all over, so they have to get the cash. They are willing to sign anything, conference and non-conference.

This is the situation right now. ANAERA has been successful in trying to control that type of situation as an entire group, because the members realize there is no benefit to Crazy Eddy clauses, most-favourable-shipper clauses, and all these things, and they are trying to keep the carriers from doing it.

The FMC, the U.S. legislation, allows conferences to set the terms and regulations of service contracts so they can control them, so you do not have Crazy Eddy clauses and all that, which is what we are suggesting the Canadian legislation does.

Mr. Ouellet: Thank you.

[Traduction]

canadiens leur disent la vérité ou pas. Tout cela devient très secret. Un expéditeur canadien pourrait y gagner, mais il pourrait y perdre également. De notre côté, nous croyons qu'à long terme, avec le bill C-21, il y perdra.

M. Ouellet: Vous me permettez de poser une question supplémentaire au sujet de la loi américaine? Apparemment, aux États-Unis il y a une clause appelée *Crazy Eddy*. De quoi s'agit-il? Pouvez-vous nous l'expliquer?

M. Pomkoski: Cela n'est pas dans la loi américaine. C'est une condition qui a été ajoutée à beaucoup de contrats d'exclusivité limitée. *Crazy Eddy*, c'est un magasin d'électronique à New York. J'imagine que le propriétaire doit s'appeler Eddy, et sa devise, c'est qu'il est impossible de vendre moins cher que lui, car il est prêt à offrir les prix de ses concurrents, quels qu'ils soient. Les choses se passent de la façon suivante: vous signez un contrat d'exclusivité et vous ajoutez une clause *Crazy Eddy*; ce contrat n'est valide que jusqu'au jour où quelqu'un d'autre offre à l'expéditeur un tarif inférieur. L'expéditeur vous déclare alors qu'il a obtenu un tarif inférieur, et vous avez le choix: vous lui accordez ce même tarif, ou votre contrat devient nul et non avenue. Voilà en quoi consiste la clause *Crazy Eddy*.

M. Ouellet: Et cela existe actuellement aux États-Unis?

M. Pomkoski: Oui, absolument.

M. Ouellet: Est-ce que c'est à cause de la nouvelle loi américaine?

M. Pomkoski: C'est la faute des contrats d'exclusivité limitée des expéditeurs. À l'heure actuelle, il faut se souvenir que les exportations, en particulier, ont baissé. Les transporteurs survivent. Certains d'entre eux ne survivent pas, ils essaient tout juste de surnager.

J'ai ici deux articles sur les messageries du CP, qui rentrent tout juste dans leurs frais, et sur les pertes de la ligne japonaise dans le Pacifique. Tous les jours, dans le journal commercial, on voit des articles sur des transporteurs qui perdent de l'argent. Ils sont aux abois, ils sont prêts à accepter n'importe quoi pour rétablir leurs liquidités. Les banques rappellent leurs prêts à droite et à gauche, ils ont donc besoin de liquide. Ils sont prêts à signer n'importe quoi, conférence ou pas.

Voilà donc la situation actuelle. L'ANAERA a réussi à contrôler dans une certaine mesure ce genre de situation, grâce à son action de groupe, et également parce que les membres savent que les clauses comme *Crazy Eddy*, les clauses de l'expéditeur le plus favorable, tout cela, enfin de compte, ne sert à rien. Ils essaient d'empêcher les transporteurs de le faire.

La FMC, la loi américaine, autorise les conférences à fixer les termes et règlements relatifs aux contrats d'exclusivité limitée, ce qui leur permet de les contrôler dans une certaine mesure. Il n'y a donc pas de clause *Crazy Eddy*, et, à notre avis, c'est l'effet de la législation canadienne.

M. Ouellet: Merci.

[Text]

[Translation]

• 1455

Mr. Reid: I want to ask a question with respect to predatory rates. You indicate that the non-conference member is the one more likely to set rates lower than costs. In the long run, you say, he is not likely to make it.

Mr. Pomkoski: Not likely to stay in the trade.

Mr. Reid: You say that is a predatory rate. Your definition as contained within the bill for predatory rates would not allow you to take back-haul rates at less than cost. How would you define predatory rates, and how should this be remedied in a bill? How might a person break into the business legitimately?

Mr. Pomkoski: The way non-conference does it, they offer lower rates. I would suggest you develop a service if you want to break into a new market.

Mr. Reid: I cannot develop a service unless I have some business.

Mr. Pomkoski: They go hand in hand. If you have a reliable, regular, frequent service, then you can develop a market base. If you simply go in and cut rates, then your competitors are going to meet your rates and you are not going to develop the market share. If your competition does not match your rates, then of course you are going to develop a market share, but probably at rates lower than your line can afford, so that you will only be in the market for a short term. My personal suggestion to any non-conference line that wants to come into a trade is to join a conference.

Mr. Reid: How do you suggest that the definition of predatory rates be changed to allow a conference carrier to haul at less than cost?

Mr. Pomkoski: We are not looking to haul at less than cost, first of all. The last thing we want to do is haul at less than cost. Our only suggestion would be to eliminate that paragraph altogether, along with those on confidential service contracts and independent action.

Mr. Reid: You see no need for a definition of predatory costs.

Mr. Pomkoski: It is so hard to define. That is the problem. I will give you an example. If a ship is full, and they have made a certain number of dollars in the back-haul, their solution is simple. If you have a thousand containers on that vessel at a thousand dollars each, and you get 500 at \$5,000, you can carry the other 500 free, and you really have not done anything wrong. That cannot be classified as predatory pricing.

Mr. Forrestall: I get very disturbed when people say it is absolutely going to wreck everything, that it is going to bring the conference concept to an end, that shippers will

M. Reid: J'ai une question à poser au sujet des tarifs abusifs. Vous dites que le plus souvent, les transporteurs qui fixent des tarifs inférieurs à leurs coûts n'appartiennent pas à une conférence. A long terme, vous dites qu'il a toutes les chances de ne pas s'en sortir.

M. Pomkoski: Il a de bonnes chances de ne pas rester en affaires.

M. Reid: Vous dites qu'il s'agit d'un tarif abusif. La définition que vous aimeriez voir dans le bill pour les tarifs abusifs ne vous autoriserait pas à prendre du fret dans un trajet de retour à un tarif inférieurs à vos coûts. Quelle serait votre définition des tarifs abusifs, et comment faudrait-il rectifier cette situation dans le bill? Que faudrait-il faire pour s'imposer légitimement sur un marché?

M. Pomkoski: Les gens qui n'appartiennent pas à une conférence offrent des tarifs inférieurs. A mon avis, pour s'imposer sur un nouveau marché, il faut offrir un service.

M. Reid: Je ne peux pas offrir un service sans clientèle.

M. Pomkoski: Cela va de pair. Si vous avez un service sûr, régulier, fréquent, un marché se crée tout naturellement. Si vous commencez par réduire les tarifs, vos concurrents vont réduire les leurs également, et vous ne vous imposerez pas sur le marché. Si votre concurrence ne diminue pas ses tarifs, bien sûr, vous vous imposerez, mais probablement à des prix que vous ne pouvez pas vous permettre, et vous ne subsisterez pas très longtemps. Personnellement, je conseillerais à une compagnie qui n'appartient pas à une conférence et qui veut pénétrer un marché, de s'inscrire à une conférence.

M. Reid: Comment faudrait-il changer la définition des services abusifs pour permettre aux transporteurs de conférence de fonctionner à des tarifs inférieurs à leurs coûts?

M. Pomkoski: Pour commencer, nous ne voulons pas transporter à des tarifs inférieurs aux coûts. En fait, c'est la dernière chose que nous voulons. Notre seule suggestion serait d'éliminer ce paragraphe totalement, et également les paragraphes consacrés aux contrats d'exclusivité limitée confidentiels et aux mesures distinctes.

M. Reid: A votre avis, il n'est pas nécessaire de définir les coûts abusifs.

M. Pomkoski: C'est tellement difficile à définir; c'est le problème. Je vais vous donner un exemple; si un bateau est plein, et si la compagnie a fait un certain bénéfice sur le trajet de retour, la solution est simple. Si vous avez 1,000 conteneurs sur ce bateau à 1,000\$ pièce, et si on vous en propose 500 à 5,000\$, vous pouvez transporter les 500 autres gratuitement, et vous n'êtes pas en tort. Cela ne peut pas être considéré comme des prix abusifs.

M. Forrestall: Cela m'inquiète beaucoup lorsque j'entends les gens dire que ce projet de loi va tout démolir, qu'il va mettre fin au principe des conférences, que les

[Texte]

not have access to this stability. I always fear people who use absolute terms. You people are not going to get into predatory pricing; it is not in your best interest. You are not going to go broke. If as a shipper I come and try to force you to give an impossible rate, you are going to tell me to go to hell. I am not in the business of going broke to accommodate you, and I do not think you are going to find, given the nature of competition today, that anybody can stay in business very long like that. You are naturally going to follow good business practices.

• 1150

I think you people have too much history. You suggest about \$2 billion in shipping tied up in servicing specific regional trade. You are not going to jeopardize that, and nobody is going to be able to take it away from you.

Mr. Pomkoski: What will happen, the way we see it, is that the \$2 billion's worth of ships that I mentioned will just physically moved to another market that is more lucrative.

Mr. Forrestall: In another part of the world.

Mr. Pomkoski: Yes, in another part of the world. You are talking about a movable asset here—just to another part of the world.

Mr. Forrestall: Where would you find that kind of traffic, though, in any other part of the world, that is not already secured?

Mr. Pomkoski: China is starting to really develop and starting to improve their exports. China is developing their exports in parts of the world other than Canada. It would be nothing for the carriers to concentrate on picking up exports from China to South Africa to South America.

Mr. Forrestall: It is beginning to look increasingly clear, I am sure, with some of your expertise, that China indeed will service that growing market with their own bottoms.

Mr. Pomkoski: It is the same thing with the United States. You get to a point where you cannot serve them under your own steam. You are going to need somebody to come along and help you, and that is what is going to happen in China.

Mr. Forrestall: That is really all I am after. I really cannot quite see the shipping patterns collapsing if we achieve what we intend to achieve through this. Sooner or later, one would hope that the pattern of movement would preclude the necessity of exemptions such as this anywhere. As a matter of fact, I gather there are only two or three countries in the world that go through this exercise.

Mr. Pomkoski: Yes.

Mr. Forrestall: We would catch up with the 20th century and join the rest of the world.

[Traduction]

expéditeurs ne profiteront pas de cette stabilité. Je me méfie toujours des gens qui utilisent des termes absolus. Vous n'essayeriez pas d'imposer des prix abusifs, ce n'est pas dans votre intérêt. Vous ne ferez pas faillite non plus, et si en tant qu'expéditeur, j'essaie de vous forcer à accepter un tarif impossible, vous m'enverrez au diable. Je n'ai pas du tout l'intention de faire faillite pour vous faire plaisir, et étant donné la concurrence qui existe aujourd'hui, je pense que personne ne survivrait très longtemps dans ces conditions. Tout naturellement, vous chercherez à suivre de bonnes pratiques commerciales.

A mon avis, vous accordez trop d'importance à l'histoire. Vous dites que des bateaux qui représentent 2 milliards de dollars sont cantonnés dans le commerce régional. Vous vous garderez bien d'y toucher, et personne ne pourra vous enlever cela.

M. Pomkoski: A notre avis, ces bateaux qui représentent 2 milliards de dollars, dont je viens de parler, iront desservir un autre marché plus lucratif.

M. Forrestall: Dans une autre partie du monde.

M. Pomkoski: Oui, dans une autre partie du monde. Il s'agit d'un actif tout à fait transportable, on peut l'expédier ailleurs.

M. Forrestall: Mais où dans le monde trouverez-vous un tel marché, pas encore exploité?

M. Pomkoski: La Chine commence à se développer vraiment, commence à améliorer ses exportations. La Chine augmente ses exportations dans certaines parties du monde autres que le Canada. Les transporteurs pourraient facilement prendre des chargements en Chine et les acheminer vers l'Afrique du Sud ou l'Amérique du Sud.

M. Forrestall: Mais il devient de plus en plus évident, et vous devez le savoir également, que la Chine voudra desservir ce marché en expansion elle-même, avec ses propres navires.

M. Pomkoski: C'est la même chose avec les États-Unis. Vient un moment où il n'est plus possible de desservir ce marché avec nos bateaux. Il faut que quelqu'un d'autre intervienne et vienne vous aider, et c'est ce qui se produira en Chine.

M. Forrestall: C'est tout ce que je voulais savoir. Je n'ai vraiment pas l'impression que les schémas de transport vont s'effondrer si nous parvenons à nos objectifs avec cette mesure. Tôt ou tard, il faut espérer que des exemptions comme celles-ci deviendront inutiles grâce au libre mouvement des transports. En fait, je crois que deux ou trois pays seulement se sont lancés dans ce type d'exercice.

M. Pomkoski: Oui.

M. Forrestall: Nous pourrions rattraper le vingtième siècle et nous joindre au reste du monde.

[Text]

Mr. Pomkoski: Not so much catch up with it. . . With a conference, you are allowing carriers to sit down, and when they make this commitment you are allowing them to see some way of getting a return for their investment. All we are saying is that with Bill C-21 you are allowing these people to discuss things, but at the same time you are saying that they are not binding on anybody.

We can sit down and make an arrangement and agreement. You and I can make an arrangement today, or the conference and yourself can make an arrangement today. But then you are going to have the flexibility, and I as an individual carrier am going to have the flexibility to go out and throw that agreement out the window anytime we want. That is what Bill C-21 is allowing.

Mr. Forrestall: I think that my understanding of the bill is that many things are possible, but not very probable. That is not, in my judgment, what is going to happen. I would have thought something else would happen.

Mr. Pomkoski: Such as?

Mr. Forrestall: I would have thought there would be a chance for reasonable competition, which there is not now. If somebody needs service, and is selling essentially service, which is my capacity to say to an importer or a buyer, I will have those goods on your loading dock on December 1, then I have to have them there. The vagaries of \$600 a container or \$800 a container or \$1,000 a container do not enter my mind at all. It is a service contract, and I do not want to lose business. Somebody else will provide good, safe, reliable service. I just see that carrying on and continuing, but in an enhanced, competitive arena.

Mr. Pomkoski: In my experience, I have seen conferences—

Mr. Forrestall: I guess what I am saying is how do you develop a business? You say the way to get into a conference is to find a piece of business and develop it. If there were predatory activity, the predatory activity might be accommodated by a conference, for the purpose of developing a particular piece of business from which the entire conference over a period of time might benefit. Is that not a possibility?

• 1155

Mr. Pomkoski: Certainly. That is why I say in my opening remarks about cartels and monopolies that the true definition of a monopoly is that there is no competition. Bell Telephone is a monopoly, Hydro-Quebec is a monopoly. They tell you what the price is. If you do not like it, fine, you do not have to have a telephone. You do not have to have electricity.

With a conference, if you do not like the conference, you can go over there and use him. And if you do not like him, you can use somebody else. You are free to do it. But the conference is giving you. . . Bell Telephone is

[Translation]

M. Pomkoski: Il ne s'agit pas tant de rattraper. . . Avec une conférence, vous permettez aux transporteurs de se concerter, et lorsqu'ils prennent ces engagements, vous leur permettez d'espérer des bénéfices sur leurs investissements. A notre avis, le bill C-21 revient à autoriser ces gens-là à discuter, mais, en même temps, vous leur dites que rien de tout cela n'est obligatoire.

Nous pouvons discuter et nous mettre d'accord; vous et moi pouvons nous mettre d'accord sur certains termes aujourd'hui, ou bien la conférence et vous-même pouvez vous mettre d'accord de votre côté. Mais passé ce stade, en tant que transporteur, je pourrais décider n'importe quand de jeter cet accord par la fenêtre. Voilà l'effet du bill C-21.

M. Forrestall: A mon avis, beaucoup de choses sont possibles, mais pas très probables. Les choses ne se produiront pas de cette façon-là. A mon avis, c'est quelque chose d'autre qui se produira.

M. Pomkoski: Par exemple?

M. Forrestall: Je pense que cela permettra une concurrence raisonnable, ce qui n'est pas le cas actuellement. Si quelqu'un a besoin d'un service, et si c'est moi qui assure ce service, je dois pouvoir dire à un importateur ou à un acheteur: votre marchandise sera à quai le 1^{er} décembre, et ensuite, c'est ma responsabilité. Je ne pense absolument pas à des détails comme le conteneur à 600\$, à 800\$, ou à 1,000\$. C'est un contrat d'exclusivité limitée, et je n'ai pas intérêt à perdre mes clients. Il y aura toujours quelqu'un d'autre pour offrir un bon service sûr et régulier. Cela n'est pas prêt de changer; au contraire, dans un climat plus concurrentiel, cela devrait s'améliorer.

M. Pomkoski: J'ai déjà vu des conférences. . .

M. Forrestall: En fin de compte, ce qui m'intéresse, ce sont les moyens qui permettent de développer une entreprise. Vous dites que, pour s'inscrire à une conférence, le meilleur moyen c'est de trouver une clientèle et de la développer. N'est-il pas concevable qu'une conférence accepte certaines activités abusives pour développer un marché dont l'ensemble de la conférence profitera plus tard? Est-ce que ce n'est pas possible?

M. Pomkoski: Certainement. C'est pour cela que, dans mes remarques liminaires au sujet des cartels et des monopoles, je précise que la véritable définition des monopoles est l'absence de concurrence. Ainsi, Bell Téléphone et Hydro-Québec sont des monopoles. Ils établissent leur prix et si vous ne l'aimez pas, tant pis, vous n'êtes pas obligés d'avoir de téléphone ni d'électricité.

Dans le cas d'une conférence, si vous ne l'aimez pas, vous pouvez toujours faire appel aux services de quelqu'un d'autre. Vous êtes libre de le faire. Toutefois, la conférence vous donne. . . Bell Téléphone est censé vous

[Texte]

supposed to give you a service at a fair cost and that is exactly what the conference does.

Imagine that we have three or four different telephone systems in Canada. I will give you a prime example. When I opened up my office I bought a telephone system, but not from Bell. This is when the government changed the regulations and allowed you to go elsewhere. I bought a telephone system from an independent firm and I was guaranteed the moon on this telephone system, and the cost was so much cheaper.

It has now been two years since I bought that system. I have gone through six lawyer's letters, hundreds of dollars in phone calls to California, where the manufacturer is. The local guy I bought the phones from will not return my phone calls, because he is fearful he is getting another lawyer's letter. Meanwhile, I have a phone system with buttons that are broken, sitting all over the floor. What is my alternative? I have just ordered a new system from Bell Canada.

And that is the same thing with the transportation industry in conferences. But the difference is—in that particular example—that when you use a conference system, you know your costs are going to be the same, and you get to pick and choose your service. If you do not like the service, you are going to move on. That is the difference.

Mr. Forrestall: You have moved on in—

Mr. Pomkoski: I am forced to go with Bell Telephone. Either sign it for seven years or forget it; that is what they tell me.

Mr. Forrestall: I have one final quick question. You said something that rather interested me. At the tail-end of your brief, the conclusion, you say there are fines or provisions on independent action service contracts in particular to be absolutely unacceptable... It strongly urges the committee to either amend Bill C-21 or to recommend that the entire matter be given more in-depth study than the resources of the committee allow it to give to this bill. Could you briefly elaborate on what you mean by that? If we are really deficient, somewhere along the line perhaps we had better know about it.

Mr. Pomkoski: This is strictly a personal observation, because I really do not want to get into bureaucratic bashing here or anything. You have an important piece of legislation and an allotted transport committee—a policy advisory committee and so on and so forth—all these bodies, and yet the whole time this study was going on I was not contacted once. I represent six conferences in Canada. Where did the information come from?

Mr. William Tetley did a report—I forget the exact year. In a conversation with Mr. Tetley I asked him where he

[Traduction]

offrir un service à un coût raisonnable, et c'est précisément ce que fait la conférence.

Imaginez que nous ayons trois ou quatre systèmes téléphoniques différents au Canada. Je vais vous donner un exemple: lorsque j'ai ouvert mon bureau, j'ai acheté du matériel téléphonique mais pas celui de la compagnie Bell. C'est après que le gouvernement ait modifié les règlements de telle sorte qu'on pouvait trouver d'autres fournisseurs. J'ai donc acheté du matériel téléphonique couvert par toutes sortes de garanties à une entreprise indépendante, et cela m'a coûté beaucoup moins cher.

Or cela fait deux ans que j'ai acheté ce matériel et j'ai déjà fait envoyer six lettres par mon avocat et payé des centaines de dollars en appels téléphoniques vers la Californie, où se trouve le fabricant. Le marchand local où je me suis approvisionné ne retourne pas mes appels car il a peur de recevoir une énième lettre d'avocat. Entre temps, les touches de mon appareil téléphonique sont brisées et l'appareil lui-même est dans un coin. Qu'est-ce que je peux faire? Eh bien, j'ai tout simplement commandé du matériel de Bell Canada.

La même remarque vaut pour les transports par l'intermédiaire de conférences. Toutefois, lorsqu'on fait appel aux services d'une conférence, on sait que les frais seront les mêmes et qu'on peut choisir soi-même le service qui nous intéresse. Si on ne l'aime pas, on va ailleurs. C'est cela la différence.

M. Forrestall: Vous avez. . .

M. Pomkoski: Je suis forcé de m'adresser à Bell Téléphone. Or cette dernière me dit que je dois signer un contrat pour sept ans ou je n'aurai rien.

M. Forrestall: Une dernière brève question. Vous avez dit quelque chose qui m'a intéressé. A la fin de votre mémoire, vous affirmez qu'on prévoit des amendes dans le cas où les contrats de service liés à des mesures distinctes sont tout à fait inacceptables... Cette partie de votre exposé demande instamment à notre Comité soit d'amender le projet de loi C-21 soit de recommander que toute la question fasse l'objet d'une étude plus poussée que ne le permettaient les moyens dont dispose le Comité. Pouvez-vous nous préciser ce que vous entendez par là? Si les dispositions sont vraiment insuffisantes, il vaut mieux que nous le sachions.

M. Pomkoski: Il s'agit d'une remarque tout à fait personnelle car je ne veux pas vraiment m'en prendre à l'administration. Cela dit, vous êtes saisis d'un projet de loi important et bénéficié des conseils d'un comité consultatif sur la politique des transports et tout le reste; or malgré tous ces organismes, pendant l'étude de la question, on ne m'a pas joint une seule fois, bien que je représente six conférences au Canada. J'aimerais donc savoir d'où vous tenez vos renseignements.

M. William Tetley a présenté un rapport—je ne me souviens pas de l'année exacte. Dans une conversation

[Text]

got his information. The information was obtained from New Jersey.

All I am saying is that ANAERA feels that more consultation must go on with carriers, with conferences, with shippers, and then, when all their views are known, when the whole thing is examined properly, put forward a bill that it is equal and balanced out and fair on both sides.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Nous vous remercions, monsieur Pomkoski d'avoir comparu devant nous,

and I have accepted to answer to the question of all members. Thank you.

Mr. Pomkoski: Thank you.

The Chairman: Is Mr. Matheson ready?

• 1200

Mr. Rand H. Matheson (Transportation Consultant): I have written down my remarks. You got my brief some time ago.

I want to thank you for the opportunity to appear before your committee. In doing so, I wish to make it abundantly clear that I am not representing any vested interests or governmental authorities.

Since you have copies of my submission, I will refer briefly to a few of my recommendations and comment on salient aspects of shipping and other developments that in my view dictate the updating of the extant Shipping Conferences Exemption Act, known as SCEA, directed to maintaining an adequate, efficient, and economic transportation system that would be competitive and consequently encourage overseas traffic by Canadian routes, given that Canada is to a very substantial extent dependent upon foreign-flag vessels for the carriage of its offshore export and import traffic.

It is my understanding that representations have already been made regarding Bill C-21 when it was indicated that the principal changes pertaining to independent action by conference members and the adoption of service contracts were incorporated in Bill C-21 in order to place Canadian exporters and importers on an equal footing with their counterparts in the United States.

The United States Shipping Act of 1984 culminated more than six years of studies, seminars, consultations, and proposed legislation in the United States Senate and House of Representatives that finally resulted in conferences from which emanated compromises basic to which the enacted bill became effective on June 18, 1984.

I am not reading now. I want you to refer to the articles I have written for *Seaports* in the shipping world, which

[Translation]

avec lui, je lui ai demandé où il avait obtenu ses renseignements et il m'a dit qu'ils provenaient du New Jersey.

Tout ce que je dirai, c'est que notre groupe, l'ANAERA, estime qu'il faut qu'il y ait davantage de consultations avec les transporteurs, les conférences et les expéditeurs. C'est seulement après, lorsqu'on aura pris connaissance de leurs idées et lorsqu'on aura effectué une étude satisfaisante de la question, qu'on pourra présenter un projet de loi équilibré et équitable envers tous.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. We thank you, Mr. Pomkoski, for having come before us,

et j'ai accepté de répondre aux questions de tous les membres. Merci.

M. Pomkoski: Merci.

Le président: M. Matheson est-il prêt?

M. Rand H. Matheson (consultant en transport): J'ai consigné mes remarques par écrit et je crois que vous avez reçu le tout il y a quelques temps.

Je tiens à vous remercier de me donner cette occasion de témoigner devant votre comité. J'en profite pour préciser de façon très claire que je ne représente aucun groupe d'intérêts ni aucune autorité gouvernementale.

Étant donné que vous disposez déjà d'exemplaires de mémoire, je me reporterai brièvement à quelques-unes de mes recommandations et ferai quelques remarques au sujet des aspects importants du transport maritime et d'autres questions qui, à mon avis, justifient la mise à jour de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Cette dernière a été conçue afin de maintenir un système de transport satisfaisant, efficace, rentable et concurrentiel et qui encouragerait par conséquent le transport maritime à l'étranger par des routes canadiennes, étant donné que notre pays dépend dans une très large mesure de navires qui battent pavillon étranger pour le transport de ses produits à l'exportation et à l'importation.

Au sujet du projet de loi C-21, je crois savoir que les amendements relatifs aux mesures distinctes prises par des membres des conférences ainsi qu'aux contrats d'exclusivité limitée ont été conçus afin de mettre les exportateurs et importateurs canadiens sur un pied d'égalité avec leurs concurrents des États-Unis.

Dans ce dernier pays, la *United States Shipping Act* de 1984 couronnait plus de six ans d'études, de séminaires, de consultations et de projets de loi soumis au Sénat et à la Chambre des représentants, et tout cela avait donné des conférences où on en était arrivé au compromis grâce auquel le projet de loi adopté a pu entrer en vigueur le 18 juin 1984.

J'aimerais que vous vous reportiez maintenant à des articles que j'ai écrits pour la revue *Seaports and the*

[Texte]

give you, I think, a complete history of this legislation in relation to the Canadian bill. If you do not have a copy of the U.S. Shipping Act of 1984, I am told that a copy will be made available to you from Mr. Mannery of the Department of Transport, so you will not have to duplicate it. This is a report and it contains the various sections and discussions that led to the compromise between the House of Representatives and the U.S. Senate regarding their respective bills. In any event, I refer you to the Declaration of Policy as set forth in section 2 of that act, and specifically section 1. Since you do not have that, you will peruse it in due course.

In the report of the U.S. Committee on Merchant Marine and Fisheries of April 12, 1983, to whom was referred a previous bill, H.R. 1878, entitled "International Ocean Commerce Transportation", is contained a considerable amount of information on matters related to a number of the considerations before your committee on Bill C-21. I have given a copy of this particular report to Mr. Robert.

• 1205

In some respects the 1983 report is superseded by the conference report of 1984, but it should be of some value in respect of the topical considerations at this particular stage. I refer you specifically to pages 3 and 4 wherein the purposes behind the legislation are set forth, page 12 on intermodalism, page 15 on independent action, page 16 on royalty contracts, page 17 on service contracts, and pages 20 and 21 on shippers' councils. One caveat is that these sections should be read in conjunction with the 1984 conference report.

In turning now to my submission of March 19, 1987, concerning recommendations on Bill C-21, the first is self-explanatory.

The second is the substitution of the word "any", which provides flexibility in that any association of shippers that is designated would be exempt from the Competition Act. That is to say, you will enjoy so-called regulatory conduct exemption where special conditions and circumstances pertaining to a particular association would so justify it. In other words, I am saying there should not be one designated shippers' council. Possibly you should explore the setting up of an association of shippers similar to organizations such as the Canadian Pulp and Paper Association, which is one of the largest shippers and exporters in Canada. They would have the same right to appear before a conference in connection with this particular act.

The third relates to service contracts. I wish to bring to your attention that direct inquiries have elicited the

[Traduction]

Shipping World, car cela vous donnera l'évolution chronologique de ce projet de loi par rapport à celui du Canada. Si vous n'avez pas d'exemplaire de la Loi américaine de 1984, on me dit que M. Mannery, du ministère des Transports, vous en fournira, ce qui vous évitera de devoir le reproduire. Il s'agit d'un rapport comportant diverses parties relatives aux discussions qui ont mené au compromis intervenu entre la Chambre des représentants et le Sénat américain au sujet de leurs projets de loi respectifs. De toute façon, je vous demanderais de vous reporter à la *Declaration of Policy* (Grand énoncé politique) tel qu'il figure à l'article 2, et surtout à l'article 1. Etant donné que vous ne l'avez pas devant vous maintenant, vous pourrez consulter tout cela ultérieurement.

Dans le rapport présenté par le Comité américain de la marine marchande et des pêches le 12 avril 1983, devant lequel on avait renvoyé un projet de loi précédent, H.R. 1878, intitulé *International Ocean Commerce Transportation*, on trouve de nombreux renseignements sur les questions dont votre comité est saisi au sujet du projet de loi C-21. J'ai donné une copie de ce rapport à M. Robert.

A certains égards, le rapport de 1983 est dépassé par celui de 1984 relatif aux conférences, mais il devrait toutefois demeurer utile pour ce qui est des idées dont nous discutons maintenant. Je vous demanderais de vous reporter plus précisément aux pages 3 et 4 où l'on explique les objectifs sous-tendant le projet de loi, ensuite à la page 12 sur le transport intermodal, à la page 15 sur les mesures distinctes, à la page 16 sur les contrats d'exclusivité, à la page 17 sur les contrats d'exclusivité limitée et aux pages 20 et 21 au sujet des conseils d'expéditeurs. Bien sûr, il faudrait lire ces parties du rapport de 1983 tout en ayant à l'esprit le contenu de celui de 1984.

Je vais maintenant me reporter à mon mémoire du 19 mars dernier, qui contient des recommandations relatives au projet de loi C-21, et dont la première se passe de toute explication.

La deuxième propose la substitution du terme *an* par *any* dans la version anglaise, ce qui donne plus de souplesse, c'est-à-dire que toute association d'expéditeurs désignée ne sera pas assujettie à la Loi sur la concurrence. Cela veut dire que cette association ne sera pas soumise à la réglementation relative à la concurrence lorsque les circonstances le justifient. Autrement dit, il ne devrait pas exister un seul conseil désigné d'expéditeurs. Il faudrait peut-être envisager la création d'une association d'expéditeurs semblable à des organisations comme l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, qui est l'un des principaux expéditeurs et exportateurs du Canada. Si l'on modifiait la loi en ce sens, ces associations auraient le droit de témoigner devant une conférence au sujet de cette loi.

La troisième porte sur les contrats d'exclusivité limitée. J'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'on a

[Text]

information that, as of April 3, 1987, the number of service contracts on file with the Federal Maritime Commission has increased to about 9600, including common carriers and conference operations. Moreover, new contract rules will be issued shortly in FMC docket 86-6, and an FMC requirement on retaining service contract records is also expected to be reported upon within a few months in docket 86-29. The new contract rules, I am told, will amount to about 100 pages. This has been brought about by the difficulties and abuses that have been made of the service contracts in the United States.

Also under active consideration is the petition of the International Council of Containership Operators to the FMC for prompt promulgation of a rule prospectively prohibiting the inclusion of most-favoured-shipper clauses, such as the Crazy Eddy clause, and service contracts and for prompt promulgation of a rule prospectively prohibiting the inclusion in service contracts of provisions setting diminimus amounts as liquidated damages.

Since the extant Shipping Conference Exemption Act was extended by proclamation on April 7, 1987, to December 31, 1987, and also since the FMC reports on the matters referred to above should be available in the immediate future, your committee should have ample time to study them in relation to Bill C-21 for any changes deemed necessary. In other words, you are going to have a wealth of information that has been predicated not only on one report or study of rules and regulations, but also on carefully worked out rules as a guideline.

For what it may be worth, attached also is an article from the March 1987 issue of *VIA Port of New York-New Jersey* entitled "The Shipping Act of 1984: Is It Working?" I refer you to the views of Daniel J. Kerrigan, then president of Atlantic Container Line, U.S.A., which are contained in column 2 on the bottom of page 7 and column 1 of page 8. Moreover, the concluding paragraph on page 10 is not without considerable significance. I am also attaching a recent article of mine from *Seaports and the Shipping World*. In this connection, your attention is directed to pages 35 and 39.

• 1210

In closing, it has occurred to me that even though Canadian ports and routes have been and must continue to be competitive with U.S. ports and routes, there could be a greater degree of consultation in shipping matters such as currently involved in Bill C-21. It is apposite in this regard to refer to the conference report of the U.S. Water Resources Development Act, enacted on November 17, 1986. In Section 1132, regarding a Great Lakes Marketing Board, it reads:

[Translation]

remarqué qu'au 3 avril 1987, le nombre de contrats d'exclusivité limitée enregistrés auprès de la Commission maritime fédérale a augmenté jusqu'à environ 9,600, y compris les activités des transporteurs et des conférences. En outre, de nouveaux règlements ayant trait aux contrats seront émis sous peu dans le dossier FMC 86-6 et on s'attend également à ce que l'on fasse rapport d'ici quelques mois sur les exigences de la Commission fédérale en matière de contrats à exclusivité limitée, et ce dans le dossier 86-29. On me dit que les nouveaux règlements couvriront environ une centaine de pages. On a dû les concevoir en raison des difficultés et des abus causés par les contrats à exclusivité limitée tels qu'ils sont administrés aux États-Unis.

Fait également l'objet d'une étude poussée, la pétition de la *International Council of Containership Operations* (Conseil international des expéditeurs par conteneurs) présentée à la Commission canadienne, où il est demandé que l'on promulgue rapidement un règlement interdisant des dispositions concernant l'expéditeur le plus favorisé, comme la disposition *Crazy Eddy* ainsi que des contrats d'exclusivité limitée et que l'on promulgue tout aussi rapidement des règlements qui interdisent que les contrats d'exclusivité limitée comportent des dispositions prévoyant des dommages-intérêts de minimis.

Depuis que la validité de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes actuelle a été prolongée du 7 avril 1987 jusqu'au 31 décembre 1987, étant donné que les rapports de la Commission fédérale portant sur ces questions devraient être disponibles très bientôt, votre comité devrait disposer de suffisamment de temps pour étudier tout cela pour voir si des changements doivent être apportés au projet de loi C-21. Autrement dit, vous allez disposer d'une mine de renseignements provenant non seulement d'une étude des règlements mais aussi d'une étude approfondie de normes directrices.

A titre de précision, vous trouverez également en annexe un article tiré du numéro de mars 1987 de la publication appelée *Via Port of New Jersey*, et intitulé *The Shipping Act of 1984: Is it working?* Je vous signale les opinions de Daniel J. Kerrigan, président à l'époque de la Compagnie américaine *Atlantic Container Line*, qui figurent à la deuxième colonne de la page 7 et à la première colonne de la page 8. Le dernier paragraphe de la page 10 est également important. Vous trouverez aussi un récent article que j'ai écrit pour la revue *Seaports and the Shipping World*. Je vous signale notamment les pages 35 à 39.

En conclusion, même si les routes et les ports canadiens ont été et doivent continuer à être concurrentiels avec les routes et les ports américains, il pourrait y avoir davantage de consultations sur des questions de transport maritime comme celles qui sont traitées dans le projet de loi C-21. A ce propos, je vous mentionne le rapport de conférence consacré à la *U.S. Water Resources Development Act* adoptée le 17 novembre 1986. À l'article 1132, concernant un office de commercialisation des Grands lacs, on lit:

[Texte]

The President shall invite the Government of Canada to join in the formation of an international advisory group whose duty it shall be to develop a bilateral program for improving navigation through a co-ordinated strategy on the Great Lakes, etc.. The advisory group shall be composed of five members representing the United States, five members representing Canada and two members from the International Joint Commission. The International Advisory Group shall report to Congress and to the Canadian Parliament on its progress.

The constituting of a somewhat similar committee of United States and Canadian representatives should be explored for the purpose of liaising on marine transportation matters of mutual interest, such as restrictive trade practices that affect offshore commerce.

The Chairman: Thank you for your statement.

Monsieur Ouellet, vous voulez ouvrir le débat?

M. Ouellet: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Matheson pour sa présentation de ce matin et plus particulièrement pour le document qu'il nous a fait parvenir.

Mr. Thacker: I wonder if my colleagues are aware that Mr. Matheson is into his eighties, but looks like he is in his sixties. He is an incredible consultant.

Mr. Ouellet: Mr. Matheson indicated the department was going to supply us with a copy of the American act. When are we going to get it?

Mr. Thacker: It will very likely be tomorrow some time, Mr. Ouellet. We just have to photocopy it.

Mr. Ouellet: I hope we will get it before our next sitting on Thursday.

Mr. Thacker: We will make every effort to do that, sir.

M. Ouellet: Monsieur le président, je remerciais M. Matheson pour sa présentation de ce matin et surtout pour le document qu'il nous a fait parvenir et dans lequel il propose certains amendements au projet de loi C-21 et nous présente des commentaires sur les articles les plus controversés de la loi.

Je ne suis pas trop sûr si j'apprécie que le témoin nous donne tant de lecture et nous demande de nous référer à autant de documents, mais je pense que c'est quand même un conseil fort sage que celui de vérifier comment la loi américaine opère et si elle est vraiment fructueuse et utile aux États-Unis.

• 1215

Je me demande—et je le dis en toute candeur—si le témoin ne veut pas être vraiment trop sur la clôture. Je comprends qu'il se présente devant nous et qu'il nous dise qu'il est évidemment un observateur impartial qui n'a pas ce que l'on appelle des *vested interests*, mais je trouve qu'il aurait eu avantage à mieux préciser sa position, surtout lorsqu'il nous dit, et je cite:

[Traduction]

Le président doit inviter le gouvernement du Canada à participer à la formation d'un groupe consultatif international chargé de formuler un programme bilatéral afin d'améliorer la navigation par une stratégie coordonnée pour les Grands lacs, etc. Le conseil consultatif sera composé de cinq membres représentant les États-Unis, cinq membres représentant le Canada et deux membres de la Commission mixte internationale. Le Conseil consultatif international doit faire rapport au Congrès et au Parlement canadien sur ses travaux.

La Constitution d'un comité semblable de représentants canadiens et américains devra être envisagée pour assurer la liaison en matière de questions de transport maritime intéressant les deux pays, comme des pratiques commerciales restrictives touchant le commerce extérieur.

Le président: Je vous remercie de votre exposé.

Mr. Ouellet, would you like to begin the debate?

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Matheson for his presentation this morning and particularly for the document he sent to us.

M. Thacker: Mes collègues ne savent peut-être pas que M. Matheson a 80 ans, malgré son air jeune. C'est un consultant remarquable.

M. Ouellet: M. Matheson a informé le ministère qu'il allait nous obtenir un exemplaire de la loi américaine. Quand allons-nous l'avoir?

M. Thacker: Probablement demain, monsieur Ouellet. Il faut simplement la photocopier.

M. Ouellet: J'espère que nous l'aurons avant la prochaine séance de jeudi.

M. Thacker: Nous ferons tout notre possible, monsieur.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Matheson for his presentation this morning and particularly for the document he sent to us containing certain proposed amendments to Bill C-21 along with comments on the most controversial sections of the bill.

I am not sure I appreciate doing all the reading involved in consulting the documents and articles referred to us by the witness, but I think it is wise advice to check the operation of the American act and find out if it has been beneficial to the United States.

In all frankness, I wonder whether the witness is not intent on sitting on the fence. I realize that he has come here as an impartial observer who does not have any vested interests, but I think it would have been better for him to clarify his position, particularly when he says, and I quote:

[Text]

Les exigences de la politique canadienne devraient, dans le présent cas, tenir compte des liens historiques de concurrence entre le Canada et les États-Unis en matière de services maritimes mais aussi, et surtout, de notre position en tant que pays expéditeur par rapport à un pays propriétaire de navires.

J'apprécie que vous nous fassiez part de cette observation. Mais cette mise en garde étant faite vous n'allez pas plus loin et vous ne nous dites pas si vraiment le projet de loi C-21 tient compte de cette situation et s'il est approprié dans les circonstances.

Mr. Matheson: If I understand your question, honourable sir, Canada does not have a significant fleet. It is not a party to conferences. As a result, it does not have any input as a ship-owning country. Therefore we have been, through history, ever since conferences started, following closely the developments that have eventuated in the United States in that line. Relationships were maintained between Canadian ports—the Port of Montreal and Quebec, Portland, Halifax, Saint John, Boston, and New York on a related rail-basis. There was a competitive situation between all the ports. The only remnant of that, or vestige of that, that I see at the present time is the so-called proportional rates that apply to the port of Halifax and Saint John, which enables those particular ports to continue in the overall scheme of things, in connection with traffic originating in the mid-west and southwestern Ontario.

Now, I am not sure that I have answered your question exactly, but I am trying to relate it to the question of the fact that Canada has no ships to speak of and members of conferences—probably there are over 30 conferences in Canada. So we are dependent on the arrangements of these various countries that are implemented in connection with the conference system.

Notwithstanding that, I should add that there are quite a number of the conferences facing competition by non-conference lines, particularly in the North Atlantic and also on the Pacific Rim routes or operations.

• 1220

Mr. Ouellet: Maybe I should quote you. You say on page 3 of your document that was sent to us on March 19:

Since a disparity of regulation with our international trading partner can be harmful to Canadian commerce, the proposed enactment of independent action and service contracts in a revised SCEA can be defended as a necessary action.

That is what you are telling us.

Mr. Matheson: That is what I am saying, yes.

Mr. Ouellet: Yet you say:

It is strongly recommended that cognizance be taken first of what final service contract rules are affected in the United States, considering, among other things, that

[Translation]

The requirements of Canadian policy should, in this case, take into account the historical competitive links between Canada and the United States with respect to shipping services and particularly with respect to our position as a shipping country in relation to a ship-owning country.

I appreciate this comment. But after sounding such a warning, you go no further and do not tell us whether Bill C-21 takes this situation into account and whether it is appropriate in the circumstances.

M. Matheson: Si je comprends bien votre question, monsieur, le Canada n'a pas de flotte importante. Il n'est pas membre de conférences. Par conséquent, il n'exerce aucune influence en tant que pays propriétaire de navires. Pour cette raison, historiquement, depuis le début des conférences, nous avons suivi de près l'évolution de la situation aux États-Unis. On a maintenu des relations entre les ports canadiens, le port de Montréal et de Québec, Portland, Halifax, Saint-Jean, Boston et New York, en fonction du tarif ferroviaire. Il y avait une situation de concurrence entre tous les ports. A ma connaissance, le seul vestige de cet ancien arrangement, ce sont les tarifs, qu'on qualifie de proportionnels, applicables aux ports de Halifax et de Saint-Jean, qui permettent à ces deux ports de continuer à jouer un rôle pour ce qui est du transport de marchandises provenant du mid-west et du sud-ouest de l'Ontario.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question mais j'essaie d'établir un lien entre le fait que le Canada n'a pas pour ainsi dire de navires et les membres des conférences—il y a probablement plus de 30 conférences au Canada. Ainsi, nous dépendons des arrangements conclus entre les différents pays concernés dans le cadre du système des conférences.

Malgré cela, je devrais ajouter que plusieurs des conférences font face à la concurrence de la part de lignes hors-conférences, particulièrement pour les routes de l'Atlantique nord et aussi le bassin du Pacifique.

M. Ouellet: Je devrais peut-être vous citer. À la page 3 de votre document du 19 mars, vous affirmez ce qui suit, et je cite:

Puisqu'une disparité de règlement avec notre partenaire commercial international peut nuire au commerce canadien, l'inclusion proposée de mesures distinctes et de contrats d'exclusivité limitée dans une loi dérogatoire révisée sur les conférences maritimes peut se défendre comme mesure nécessaire.

C'est ce que vous êtes en train de nous dire.

M. Matheson: Oui.

M. Ouellet: Or, vous affirmez tout de même:

Toutefois, il est fortement recommandé de d'abord prendre connaissance des règlements définitifs en matière de contrats d'exclusivité limitée en vigueur aux

[Texte]

Canada, in several instances, is served by liner operations plying also to and from United States ports.

Canada is not a country that owns ships. You say perhaps Bill C-21 is necessary, but you say to beware.

Mr. Matheson: In what manner?

Mr. Ouellet: Is Bill C-21 all right, or is Bill C-21 a dangerous piece of legislation at this time?

Mr. Matheson: I do not consider Bill C-21 a dangerous piece of legislation at this time. I am holding a copy of the petition of the International Council of Containership Operators, dated January 6, 1987. You have a copy. Inside it, you will notice a list of members of that particular group. If you look over that list, I shall point out one or two. The Atlantic Container Line Services Limited services Halifax. . .

I am not very good at pronouncing French. I am married to a French Canadian wife and she gives me hell every time I try to pronounce a word. You will notice *Compagnie*, which is the Manchester Lines. It runs into the port of Montreal as part of a consortium. Over further, in Halifax you have the Hapag-Lloyd. Further down, you will see the Neptune Orient Lines Ltd. There are illustrations of lines that service U.S. ports as well as Canadian ports.

Anything that would be done that would in any way interfere with the competition situation vis-à-vis the ports they now serve in the United States would attract traffic to the United States ports to the detriment of Montreal and our eastern Canadian ports and also by similar situations on the west coast between Vancouver and the ports of Tacoma and Seattle, etc.

I am saying we have to watch what they are doing in the United States carefully. When we put in legislation adopting such things as independent action and service contracts, we should be careful we are not putting anything in those acts which would or could be detrimental to the service we need to take our exports and our imports through the Canadian channels.

Mr. Ouellet: I think your warning is important, because a number of people who have appeared before this committee as witnesses have indicated that Bill C-21 as it is drafted will certainly divert a lot of traffic from Canadian ports to American ports. Is it right or wrong? We will know only in the future. I think we have to re-examine this in a very careful way. I think your warning is quite correct. I think if we go overboard, do more than the Americans and make the restrictions and the conditions more rigid, there might be dispersion.

[Traduction]

États-Unis en tenant compte, notamment, du fait que le Canada est desservi, dans plusieurs cas, par des navires de ligne assurant aussi la liaison avec des ports aux États-Unis.

Le Canada ne possède pas de navires. Vous affirmez que le projet de loi C-21 est peut-être nécessaire, mais vous nous recommandez de nous méfier.

M. Matheson: De quelle façon?

M. Ouellet: Est-ce que le projet C-21 est acceptable ou est-il dangereux?

M. Matheson: Je ne le considère pas comme dangereux. J'ai en main une copie de la pétition envoyée par l'*International Council of Containership Operators* en date du 6 janvier 1987. Vous en avez aussi une copie. Vous y trouverez la liste des membres de ce groupe. Je vous en mentionnerai quelques-uns. Ainsi, par exemple, l'*Atlantic Container Line Services Limited* dessert Halifax. . .

Ma prononciation française laisse beaucoup à désirer. Je suis marié à une Canadienne française et elle s'en prend à moi chaque fois que j'essaie de prononcer un mot. Cela dit, vous remarquerez le terme «compagnie», qui représente les *Manchester Lines*. Or, ces lignes desservent le port de Montréal en tant que membres d'un consortium. Un peu plus loin, à Halifax, vous trouverez la Hapag-Lloyd. Encore un peu plus loin, vous noterez les *Neptune Orient Lines Limited*. Ce sont des lignes maritimes qui desservent des ports américains en même temps que des ports canadiens.

Tout ce qui nuira à la concurrence avec les ports que ces lignes desservent aux États-Unis attirera du trafic maritime aux États-Unis au détriment de Montréal et des autres ports de l'est du Canada. On retrouvera aussi la même situation sur le littoral ouest entre Vancouver et les ports de Tacoma, de Seattle, etc.

Ce que je dis, c'est qu'il faut surveiller très attentivement ce qu'on fait aux États-Unis. Lorsque nous inscrivons dans la loi des choses comme des mesures distinctes et des contrats d'exclusivité limitée, nous devons nous assurer de ne rien ajouter à la loi, qui risque de faire du tort aux services canadiens dont nous avons besoin pour faire transporter nos importations et nos exportations.

M. Ouellet: Cette mise en garde me paraît importante, car nombre de gens ayant témoigné devant notre comité nous ont dit que le projet de loi C-21, dans son libellé actuel, détournera certainement beaucoup de trafic des ports canadiens vers les ports américains. Est-ce bon ou non? Seul l'avenir nous le dira. Pour ma part, je crois que nous devons réétudier toute la question avec le plus grand soin. Votre mise en garde est donc tout à fait indiquée. Si nous allons trop loin, c'est-à-dire si nous en faisons plus que les Américains et rendons les restrictions et les conditions plus rigides, cela entraînera peut-être une certaine dispersion.

[Text]

Mr. Matheson: There could be. This is why I feel quite strongly. You can gather I must have done a hell of a lot of research.

• 1225

In one of my last articles, the conclusion part, copies of which you will have, entitled "Export-Import Infrastructures and Related Developments", I say on page 39:

In conclusion—indicative of the sensitivity of Canadian overseas traffic to the pull of U.S. ports and services, is the following excerpt from the U.S. Port magazine, *VIA*, dated January, 1986:

"Believe it or not, one of Canada's best ports happens to be the Port of New York and New Jersey. While it actually may not be in Canada, it has certainly won a place in the hearts of many a Canadian shipper as well as their trading partners around the world. This surprising niche in the shipping market has been carved out by several enterprising trucking companies who are providing fast, overnight service from the bi-state port to destinations such as Toronto and Montreal."

"Aside from very fast service, the carriers can offer their clients competitive rates and so many diverse, New York-New Jersey port facilities that even when cost differences do occur they are negated by superior service criteria. When dealing with time sensitive cargoes (is there any other kind?) this diversity and flexibility means shippers may always catch another sailing in a relatively short time"—if they should miss any specified one.

Mr. Ouellet: Thank you. I want to thank you also for supplying us with this article that refers to the Containerization & Intermodal Institute, who sponsored a conference on the Shipping Act of 1984.

You asked us to look at Mr. Kerrigan's views, but as I see it, a number of other people who have participated in that conference have great reservations about the Shipping Act of 1984. Therefore, it is possible that the Shipping Act in the U.S. could be substantially amended, and then what we would have done with C-21 would be out of pace with the American legislation.

Mr. Matheson: That is exactly, sir... One of the thoughts I have in mind is that with the time that you have between now and December 31, you will have before you the results of the reconsiderations of the Federal Maritime Commission.

Now, in my previous submission I did point out that in the five and a half years from 1984, which will be in October 1989, there will be set up a commission—which probably in our country would be a royal commission—in

[Translation]

M. Matheson: Tout à fait. C'est pour cela que j'ai des convictions très fermes à ce sujet. Vous pouvez d'ailleurs constater que j'ai fait énormément de recherches.

A la conclusion d'un de mes plus récents articles, dont vous avez eu des exemplaires et qui s'intitule *Export-Import Infrastructures and Related Developments*, je précise à la page 39:

Bref, le passage ci-dessous qui est extrait d'un article publié dans le numéro de janvier 1986 de *VIA*, la revue des ports américains, fait ressortir que les Canadiens qui expédient des marchandises vers l'étranger sont attirés par les ports et les services américains:

"Croyez-le ou pas, un des meilleurs ports du Canada est le port de New York et de New Jersey. Bien que ce port ne se trouve pas vraiment au Canada, il a certainement attiré la clientèle de nombreux expéditeurs canadiens et de leurs partenaires commerciaux du monde entier. Ce port est attrayant puisque plusieurs compagnies de camionnage ont fait preuve de beaucoup d'initiative et offrent des services rapides entre le port et des points de destination comme Toronto et Montréal, assurant la livraison le lendemain."

"Outre ce service très rapide, les transporteurs peuvent offrir à leurs clients des taux concurrentiels et de nombreuses installations au port de New York—New Jersey; ainsi, les différences de coût peuvent être compensées par ce service supérieur. Lorsque les marchandises doivent être livrées dans des délais précis (ce qui est pratiquement toujours le cas) cette diversité et cette souplesse permettent aux expéditeurs qui manqueraient un navire, de prendre le suivant peu de temps plus tard."

M. Ouellet: Merci. Je tiens également à vous remercier de nous avoir distribué cet article sur le *Containerization & Intermodal Institute* qui a parrainé une conférence sur la *Shipping Act* de 1984.

Vous nous avez demandé d'étudier les commentaires de M. Kerrigan; cependant, d'après ce que je peux voir, bon nombre d'autres intervenants lors de cette conférence ont d'importantes réserves en ce qui a trait au *Shipping Act* de 1984. Ainsi, il se pourrait que cette loi américaine soit modifiée de façon considérable; si c'était le cas, les mesures proposées dans le projet de loi C-21 ne seraient plus nécessairement compatibles avec les dispositions de la loi américaine.

M. Matheson: C'est exact, monsieur... D'ici le 31 décembre, vous aurez reçu les résultats de l'étude de la *Federal Maritime Commission*.

La dernière fois, j'avais précisé qu'une commission—au Canada il s'agira probablement d'une commission royale d'enquête—serait constituée et serait chargée d'étudier toutes les questions touchant les activités de la FMC

[Texte]

order to explore thoroughly all aspects of what happened in the period during the FMC. They are under direction to keep records of everything that is going on so that this committee, when it is constituted and comes into action, will have all this information before them and they are required to deliver within one year a complete report on the situation in relation to regulations in general.

Incidentally, this bill, the United States bill, SA-84, is contrary in a way to the Staggers Act of 1980 and the Trucking Act of 1980, in that they are more less deregulatory enactments. From my experience, I could not call this a deregulatory enactment. This has taken the conference lines off their backs; it has taken the strict Clayton-Sherman anti-trust acts off their backs, which has created a lot of difficulty. The FMC, under its 1916 Shipping Act, was slow in its motion in considering various matters pertaining to shipping when situations or conflicts arose even on an international scale.

• 1230

Mr. Ouellet: You were telling us that in the U.S. there would be a mid-term report coming out before the end of December. Is it what you—

Mr. Matheson: Oh, yes. There is a report due. As a matter of fact I was talking to Washington last week, and they informed me that these new rules pertaining to the service contracts will be issued and that a copy will be sent to me in due course. I would strongly recommend that Transport Canada get a copy of those reports when they are issued. There will also be—

Mr. Ouellet: When will they be issued?

Mr. Matheson: According to the information I have, they will be issued within two months. It is most difficult to say when—

Mr. Ouellet: Do you believe it would indeed be wiser for us to wait for this report before moving on this section of the act?

Mr. Matheson: Yes, I really do. You would then have before you a complete assessment. You see, they have gone into all facts pertaining to intermodality, such as when you ship to Timbuktu and a consignee in Antwerp gets the shipment, and he does not have to bother—that is the whole thing, a *fait accompli*.

Just on that particular point, I should mention that one of the lines serving eastern Canada at the present time. . . roughly 40% of its Canadian traffic is on a door-to-door basis; that is to say, it is shipped from Toronto and ends up in some place in Europe on one bill of lading and one transaction.

In the United States 70% of the traffic of this particular line—I am not privy to mention what particular line—is moving door to door. In addition to this, under the changes that have taken place in connection with the bills

[Traduction]

pendant cinq ans et demi, soit entre 1984 et octobre 1989. Il a été demandé à tous les responsables de conserver tous les documents nécessaires et pertinents; ainsi, la commission, lorsqu'elle aura été constituée et qu'elle aura entrepris ses travaux, aura tous les renseignements nécessaires. Elle devra présenter dans les douze mois suivant le début de ses travaux un rapport détaillé sur la réglementation du secteur.

Soit dit en passant, ce projet de loi, le projet de loi américain SA-84, est à certains égards, différent du *Staggers Act* de 1980 et du *Trucking Act* de 1980; en effet, ces deux dernières lois visent à assurer une certaine déréglementation. A mon avis, le projet de loi ne dérègle pas. Il les a débarrassés des conférences et des strictes lois antitrust Clayton-Sherman, ce qui a créé toutes sortes de problèmes. La FMC, constituée aux termes du *Shipping Act* de 1916 mettait beaucoup de temps à intervenir, dans le secteur du transport maritime, lorsqu'il y avait conflits ou des différends, même si ceux-ci avaient une portée internationale.

M. Ouellet: Vous avez dit tout à l'heure qu'on présenterait aux États-Unis d'ici la fin de décembre un rapport intérimaire. Est-ce que c'est ce que vous. . .

M. Matheson: C'est vrai. Un rapport doit être présenté. De fait, je parlais la semaine dernière à un représentant à Washington et on m'a dit que les nouveaux règlements régissant les contrats d'exclusivité limitée seront rendus publics et qu'on m'en ferait parvenir un exemplaire en temps voulu. J'encourage fortement Transports Canada à se procurer un exemplaire de ces rapports lorsqu'ils seront publiés. Il y aura également. . .

M. Ouellet: Quand seront-ils publiés?

M. Matheson: D'après ce qu'on m'a dit, ils seront publiés d'ici deux mois. Il est très difficile de dire exactement. . .

M. Ouellet: Croyez-vous qu'il vaudrait mieux atteindre la publication de ce rapport avant d'adopter cet article de la loi?

M. Matheson: Oui, j'en suis convaincu. Vous disposeriez alors d'une évaluation complète. Ils ont étudié en détail tout ce qui a trait aux services intermodaux—comme lorsque vous expédiez quelque chose à Tombouctou et qu'un consignataire à Anvers reçoit ces marchandises; et il n'a pas besoin de s'en préoccuper—ce sont toutes ces questions qui sont étudiées, le fait accompli.

A cet égard, j'aimerais signaler qu'une compagnie qui dessert actuellement l'est du Canada. . . environ 40 p. 100 de ses contrats canadiens représentent un service direct, c'est-à-dire que la marchandise est expédiée de Toronto vers une localité en Europe en fonction d'un connaissance et d'une transaction unique.

Aux États-Unis, 70 p. 100 des activités de cette compagnie—et je ne peux vous révéler son nom—touchent des transactions uniques. De plus, aux termes des changements qui ont été apportés à l'égard des

[Text]

of lading, it is fully automatic. When this company goes to mature countries—I would not say less developed countries—such as countries in Europe, all the details are submitted over on an electronic system. Some considerations—I should not say problems—have been indirectly created with respect to taking down a bill of lading to the steamship office and getting delivery of goods.

This is a document. You get a copy of it. As a shipper, I get a copy of it. All of it is done by machine. They have the full information before the ship is probably 100 miles off the coast of Canada.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Matheson.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Matheson, I just want to thank you for appearing before us and giving us the benefit of your knowledge. I just have a couple of questions. If Bill C-21 goes ahead as it is written, are we going to end up with more or fewer carriers serving Canada?

Mr. Matheson: That is a very difficult and a very good question. The service contract in Canada—and I appreciate I am answering your question indirectly—is a different type of a service-contract arrangement from what is obtained in the United States. In the United States the service contract provision says any common carrier and conference may enter into a service contract. In Canada it says quite clearly that any conference may enter into a service contract.

• 1235

Now in that postulate, a conference line could be in a position to make a long-term service contract. By so doing he would be in a position, if the price and the long-term aspect is right—keeping in mind that 75% of your cost of the ship is fixed, it is not a variable cost—to work out a good deal on a regular service basis. If that is so, I would be inclined to say that the conference lines would be in a stronger position. Some people may say that if you do that everybody knows what the agreement is in the conference, but there could be provisions of confidentiality which you have in the shipping and transportation business all over the world today. In rail, if you have a confidential situation set up it is looked upon as confidentiality, and the present transport agency has provisions on the confidentiality. Therefore, answering your question after that long speech, there is a possibility you would have a more stable set-up than you would have in the United States at the present time.

Mr. Angus: What about compared to what we have in Canada at the present time? I think that is the key thing.

[Translation]

connaissances, tout est automatisé. Lorsque cette compagnie offre des services dans des pays industrialisés—je ne dirais pas les pays moins développés—mais plutôt les pays européens, tous les détails sont acheminés à l'aide d'un système électronique. La présentation d'un connaissance au bureau de la compagnie et la livraison des marchandises ont créé certaines complications—je ne veux pas employer le terme problèmes.

Il s'agit d'un document. Vous en obtenez un exemplaire. À titre d'expéditeur moi aussi j'en reçois un. Tout cela est fait par un système automatisé. Ils ont tous les renseignements pertinents alors que le bateau ne se trouve probablement qu'à 100 milles des côtes canadiennes.

M. Ouellet: Merci, monsieur Matheson.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Matheson, je veux vous remercier d'être venu aujourd'hui et de nous avoir fait part de vos vastes connaissances. J'aimerais vous poser quelques questions. Si le projet de loi C-21 est adopté sans modifications, y aura-t-il plus ou moins de transporteurs au Canada?

M. Matheson: Vous avez posé une très bonne question à laquelle il est assez difficile de répondre. Les contrats d'exclusivité limitée au Canada—et je sais que je réponds à votre question de façon indirecte—sont différents de ceux qui sont conclus aux États-Unis. En effet, les dispositions américaines régissant les contrats d'exclusivité limitée précisent que tout transporteur public et toute conférence peuvent conclure un de ces contrats. Au Canada, la loi précise que toute conférence peut conclure un contrat de ce genre.

Ainsi, une compagnie membre d'une conférence serait en mesure de conclure un contrat d'exclusivité limitée à long terme. De plus, si le prix et la durée du contrat lui convenaient—et il ne faut pas oublier que 75 p. 100 des coûts du navire ne sont pas des coûts variables—elle pourrait conclure une entente favorable à l'égard de services réguliers. Si c'était le cas, à mon avis, cette compagnie serait dans une position avantageuse. D'aucuns diront que, si vous procédez de cette façon, tout le monde sera au courant de l'accord. Cependant, il serait impossible de prévoir des mesures régissant la confidentialité comme on le fait aujourd'hui, dans le monde tout entier, dans les secteurs du transport et de l'expédition. Ainsi, dans le domaine du transport ferroviaire, on respecte la confidentialité des contrats, et l'Office des transports actuel a prévu des mesures à cet égard. Ainsi, pour répondre à votre question après cette très longue introduction, il se pourrait que le système ainsi créé au Canada soit plus stable que celui qui existe actuellement aux États-Unis.

M. Angus: Comment peut-on comparer le système canadien actuel au système américain? Je crois que c'est ce qui importe.

[Texte]

Mr. Matheson: I am speaking of Canada. You would have a more stable situation in Canada than you would have in the United States.

Mr. Angus: Is it not fair to say though that if we throw away this bill we will have a much more stable situation in Canada than they have in the United States?

Mr. Matheson: Would you throw away the bill altogether and depend on the Competition Act? Section—

Mr. Angus: No. I guess what I mean is not this bill but just extending the—

Mr. Matheson: No, it is out of date. Incidentally, the independent action part, with the loyalty or patronage clauses, has lost its status. The independent action is a filed rate; a service contract is a confidential rate. Now, things got out of hand on the west coast where they were, as one person said to me, actually buying freight. The members of the conference were buying freight, fighting among each other.

As I see it, if you are going to have less government involvement then your agreements have to be set up and constructed so there would be just. . . you know, your conference should be looked upon as responsible people surrounded by such parameters to effectively control any abuse of the system. From reports I have received, for what they are worth, the situation has been more or less stabilizing itself on the west coast. I think Mr. Pomkoski could agree with that—or he may not agree, I do not know—but I think the situation has stabilized more or less.

Mr. Angus: Good. Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Redway.

Mr. Redway: Mr. Matheson, I just wanted to clarify your situation as a consultant. Who in fact do you consult for?

Mr. Matheson: Well, that is personal.

Mr. Redway: I do not mean the actual firms, but do you consult for the carriers, for instance?

Mr. Matheson: I am going to tell you something. I am 80 years of age and I have been phasing out of consulting for quite a long time. I still have my old clients, who I assist from time to time when they call me up. I am spending the rest of my time in various other things, including being a contributing editor to *Seaports and the Shipping World*.

Mr. Redway: Yes. But your clients, are they the carriers and that kind of thing?

Mr. Matheson: Domestic carriers. They are not in the overseas trade.

[Traduction]

M. Matheson: Je parle du Canada. La situation au Canada serait plus stable qu'aux États-Unis.

M. Angus: N'est-il pas juste de dire cependant que, si nous rejetons ce projet de loi, la situation au Canada sera beaucoup plus stable que celle qui prévaut actuellement aux États-Unis?

M. Matheson: Rejetteriez-vous complètement ce projet de loi? Vous contenteriez-vous de la Loi sur la concurrence? L'article. . .

M. Angus: Non. Je ne veux pas nécessairement parler de ce projet de loi, mais plutôt de l'élargissement. . .

M. Matheson: Non, cette mesure est périmée. De fait, les dispositions qui portent sur les contrats d'exclusivité ne sont plus valables. Les mesures distinctes représentent des taux officiels proposés, alors que les contrats d'exclusivité limitée représentent des taux confidentiels. Sur la côte ouest, les choses sont devenues impossibles et de fait, dans certains cas, comme quelqu'un me l'a dit, les compagnies membres de la conférence se faisaient concurrence et achetaient le fret.

À mon avis, si vous voulez que la participation du gouvernement diminue, vos accords doivent être établis de sorte que. . . Votre conférence respecterait des paramètres qui empêcheraient, tout compte fait, tout abus. D'après les rapports qui m'ont été communiqués, pour ce que cela vaut, les choses se sont plus ou moins stabilisées sur la côte ouest. Je crois que M. Pomkoski serait d'accord—peut-être pas, je ne le sais pas—et reconnaîtrait que les choses se sont améliorées.

M. Angus: C'est bien. Merci, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Redway.

M. Redway: Monsieur Matheson, j'aimerais mieux comprendre ce que vous faites à titre d'expert-conseil. Qui sont vos employeurs?

M. Matheson: C'est une question personnelle.

M. Redway: Je ne veux pas connaître le nom des compagnies, mais je veux savoir si vous travaillez pour les transporteurs, par exemple?

M. Matheson: Permettez-moi de vous dire quelque chose. J'ai 80 ans et il y a déjà plusieurs années que j'essaie de m'éloigner progressivement du domaine de la consultation. J'ai maintenu mes vieux clients, pour qui je travaille de temps à autres lorsqu'ils ont besoin de mes services. Je consacre le reste de mon temps à d'autres activités; par exemple, je collabore, à titre de rédacteur, à la revue *Seaports and the Shipping World*.

M. Redway: C'est bien. Mais, qui sont vos clients? S'agit-il de transporteurs?

M. Matheson: Des transporteurs intérieurs. Ils n'acheminent pas de produits à l'étranger.

[Text]

Mr. Redway: Domestic. So they are inland shipping.

Mr. Matheson: Shipping in the United States and in Canada.

Mr. Redway: I see. And they are not all water carriers.

Mr. Matheson: No, no.

Mr. Redway: There is a variety, is that right?

Mr. Matheson: The ones I have remaining are domestic carriers.

Mr. Redway: Over the years have you consulted for overseas carriers?

• 1240

Mr. Matheson: I do not think so. I was involved in overseas shipping myself when I was the chief of transportation with the old Dominion Steel and Coal Corporation. I moved a whole steel mill over from the Port of Manchester and Liverpool, with the conference lines under negotiated rate bases.

Mr. Redway: As I understand it, you have indicated that this bill is not a dangerous one.

Mr. Matheson: No, it is not a dangerous bill.

Mr. Redway: We have heard from every one of the conferences that this bill will destroy the conferences in Canada. Will it?

Mr. Matheson: My answer is that you should take a good look between now and when you get the American study, and then assess it in relation to the same people subject to the United States law in order to see what comes of it before the act is finalized. I am all in favour of service contracts and independent action where the conditions and circumstances justify them.

Mr. Redway: As far as you are concerned, depending on the specific provisions, this should not destroy conferences.

Mr. Matheson: I do not think so. If so, that would have been the story in the United States a long time ago.

Mr. Redway: Is the bill going to be good or bad for small shippers?

Mr. Matheson: That is a good question. In the United States they have a provision known as the shippers associations. There have been reports from the United States to indicate that they are in operation. To what extent, I do not know, but a couple of years ago there were 150 associations established in the United States.

[Translation]

M. Redway: Des transporteurs intérieurs. Ils expédient les marchandises au pays.

M. Matheson: Au Canada et aux États-Unis.

M. Redway: Je vois. Ils n'ont pas tous recours au transport maritime.

M. Matheson: Pas du tout.

M. Redway: Vous représentez toutes sortes de transporteurs. Est-ce exact?

M. Matheson: Ceux pour qui je travaille toujours aujourd'hui sont des transporteurs intérieurs.

M. Redway: Au fil des ans, avez-vous eu l'occasion de travailler pour des transporteurs qui expédient leurs marchandises à l'étranger?

M. Matheson: Je ne crois pas. Lorsque j'étais le directeur du transport de l'ancienne *Dominion Steel and Coal Corporation*, je m'occupais de l'expédition de marchandises vers l'étranger. De fait, je me suis occupé du transport de toute une aciérie du Port de Manchester et Liverpool; cette expédition a été assurée par une compagnie membre de la conférence à des taux négociés.

M. Redway: Si j'ai bien compris, vous dites que le projet de loi n'est pas dangereux.

M. Matheson: C'est exact.

M. Redway: Tous les membres de la conférence nous ont dit que ce projet de loi aboutirait à la destruction certaine du système des conférences au Canada. Est-ce vrai?

M. Matheson: Je ne peux que vous conseiller d'étudier attentivement la question d'ici le moment où vous recevrez le rapport américain; puis, je vous conseille de comparer la position dans laquelle se trouvaient les gens au Canada à celle dans laquelle ils se trouvent aux États-Unis car ils sont assujettis aux lois américaines dans ce domaine. Je vous conseille fortement de faire tout cela avant d'adopter la loi. Je ne m'oppose absolument pas aux contrats d'exclusivité limitée et aux mesures distinctes lorsque les circonstances les justifient.

M. Redway: Ainsi, à votre avis, sous réserve des dispositions adoptées, cette loi n'entraînera pas la destruction du système des conférences.

M. Matheson: Je ne le crois pas. Sinon, c'est ce qui se serait produit aux États-Unis il y a bien longtemps.

M. Redway: Est-ce que le projet de loi nuira aux petits expéditeurs? Les aidera-t-il?

M. Matheson: C'est une bonne question. Il existe une disposition aux États-Unis qui autorise la création d'associations d'expéditeurs. Tout semble indiquer qu'elles existent. Je ne sais pas si elles sont efficaces, mais il y a environ deux ans on comptait 150 associations de ce genre aux États-Unis.

[Texte]

You have what they call the non-vessel-owner common carriers, which are a glorified form of freight forwarders. They consolidate shipments for the small shippers and look after all the documentation.

In Canada, I could step out tomorrow and become a freight forwarder. There is no requirement for licensing. What is your financial position? Are you qualified? This is something of which cognizance should be taken in due course.

Mr. Thacker: Mr. Matheson, are you satisfied that there are sufficient non-conference operators to provide competition for the conferences?

Mr. Matheson: In the North Atlantic, there were eight non-conference lines operating out of the east coast and three through the United States ports. That would have a controlling effect in connection with the conference concept of monopolizing. The only thing that I am concerned about is whipsawing, which results in a deterioration of the competitive situation beyond what is sound and reasonable. In fact, this is what happened several years ago.

• 1245

Mr. Thacker: As an independent consultant, what is your view of the evidence that was submitted by the Canadian Shippers' Council? You will notice that Mr. Hall also represents the Canadian Manufacturers' Association. The Canadian Exporters' Association, Canadian Chemical Producers' Association, Quebec Asbestos Mining Association, The Mining Association of Canada, Canadian Retail Shippers' Association, Canadian Pulp and Paper Association and Canadian Chemical Producers Association were among the whole host of witnesses who agreed with the council in saying that it was a very good bill and we should get it through.

Mr. Matheson: Yes, and you will find the same thing in the United States. There was another assembly in Norfolk, Virginia between the universities and so on. The result of that was a potpourri in which the shippers were in favour of it, but the conference lines were against the act. To a certain degree, what you have before you says the same thing. Shippers are in favour of greater freedom in negotiating freight rates.

Mr. Thacker: Yes, but if we passed Bill C-21 in its present form, would it be against the economic interest of Canada as a whole?

Mr. Matheson: I feel that you should look at what they are doing in the United States and have a further assessment in relation to the U.S. legislation.

Mr. Thacker: If we were to make amendments that would make it much closer to the U.S. bill of 1984, do you think that would be a satisfactory bill at this point?

[Traduction]

Il y a les transporteurs publics qui ne sont pas propriétaires de navires, qui sont tout compte fait de simples expéditeurs de fret. Ils organisent les expéditions pour les petits expéditeurs et s'occupent de toute la paperasserie.

Au Canada, je pourrais devenir dès demain si je le voulais expéditeur de fret. Nul besoin d'obtenir un permis. Quelle est votre situation financière? Êtes-vous compétent? Ce sont des choses dont il faudrait éventuellement tenir compte.

M. Thacker: Monsieur Matheson, croyez-vous qu'il existe suffisamment de compagnies hors-conférence pour faire concurrence aux compagnies membres de conférences?

M. Matheson: Dans l'Atlantique Nord, il y avait huit compagnies hors-conférence qui faisaient des affaires à partir de la côte est; trois autres offraient leurs services à partir de ports américains. Dans ces circonstances, la conférence ne pourrait pas exercer de monopole. Je m'inquiète simplement du fait qu'il pourrait y avoir des ententes entre compétiteurs; cela limiterait beaucoup trop la concurrence. De fait, c'est ce qui s'est produit il y a déjà plusieurs années.

M. Thacker: En tant que consultant indépendant, que pensez-vous du témoignage du Conseil des expéditeurs canadiens? Vous remarquerez que M. Hall représente également l'Association canadienne des manufacturiers. L'Association canadienne d'exportation, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association des mines d'amianté du Québec, l'Association minière du Canada, la *Canadian Retail Shippers' Association*, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers comprenaient toutes parmi les innombrables témoins qui souscrivent à l'opinion du Conseil, selon lequel nous avons là un excellent projet de loi qu'il faut adopter.

M. Matheson: Oui, et vous verrez la même chose aux États-Unis. Il y a eu une autre assemblée à Norfolk, en Virginie, entre les universités et d'autres participants. En fin de compte, les expéditeurs étaient pour, et les conférences maritimes étaient contre. Dans une certaine mesure, c'est la même chose ici. Les expéditeurs sont en faveur d'une plus grande marge de manoeuvre dans la négociation des tarifs.

M. Thacker: Oui, mais si le projet de loi C-21 était adopté tel qu'il est actuellement, serait-il contraire aux intérêts économiques du Canada dans son ensemble?

M. Matheson: Je pense que vous devriez voir ce que l'on fait aux États-Unis et réévaluer la situation par rapport à la loi américaine.

M. Thacker: Si nous apportions à ce projet de loi des amendements qui le fassent ressembler de beaucoup plus près à la loi américaine de 1984, cela en ferait-il, selon vous, un texte acceptable?

[Text]

Mr. Matheson: It all depends on what you want to do with the U.S. bill of 1984. Do you want regulate the non-conference alliance and make them file tariffs? Do you want to include the controlled carriers, such as the Russians and so on? Incidentally, the Russians take about 30% of the traffic out of the port of Montreal, so I am told.

Mr. Thacker: Have you had a chance to review the brief from the group coming before us this afternoon, the Canada-United Kingdom Freight Conference?

Mr. Matheson: No, the only brief I saw was that of the Shippers' Council. I took exception to the fact that they wanted 90 days instead of 30 days in connection with notices to be sent out, which is ridiculous because today they are coming down to the stage where it is down to 10 days in connection with independent action. One of the houses in the United States had it down to two days. As I mentioned to you previously, with the new electronic systems coming into play, you need to act quickly and have the information available.

Le président: Monsieur Matheson, à l'instar de M. Angus, je voudrais vous remercier pour l'excellente présentation. Nous avons tous bénéficié de votre expérience et souhaitons que les lecteurs de *Seaports* pourront vous lire pour de nombreuses années à venir.

Mr. Matheson: Thank you very much.

The Chairman: The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1533

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît! Cet après-midi, nous accueillons M. Harvey Romoff,

who is the chairman and chief executive officer with CP Ships. He will make a statement on behalf of Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference. After these two statements, the members will ask questions on these two particular issues.

Mr. Harvey Romoff (Chairman and Chief Executive Officer, CP Ships): I appreciate the opportunity to be here this afternoon and make my presentation to this committee. I am also chairman of Canada Maritime, a member of the North Atlantic Conferences, and chairman of the conference committee to deal with the issue before us today. As a Montrealer by birth, I graduated from McGill University and was employed by Canadian Pacific in Montreal for some 21 years in a variety of positions.

• 1535

I have been involved and have been following the development of this legislation since 1982, when the CTC first began to hold public hearings on the upcoming revisions of the 1979 SCEA. It is now mid-1987 and we are still at the same task. This must say something about

[Translation]

M. Matheson: Cela dépend de ce que vous voulez faire de la loi de 1984. Voulez-vous réglementer les alliances qui ne sont pas des conférences maritimes, et les obliger à déposer leurs tarifs? Voulez-vous inclure les transporteurs contrôlés, comme par exemple les Russes? Soit dit en passant, les Russes prennent environ 30 p. 100 des marchandises au départ de Montréal, paraît-il.

M. Thacker: Avez-vous pris connaissance du mémoire que va nous présenter cet après-midi la *Canada-United Kingdom Freight Conference*?

M. Matheson: Non, le seul mémoire que j'ai vu était celui du Conseil des expéditeurs. Je trouve inadmissible qu'il demande de porter de 30 à 90 jours le délai de préavis; c'est ridicule à une époque où pour les mesures distinctes, on l'a ramené à 10 jours. Une des grandes sociétés américaines le fait en deux jours. Comme je l'ai dit plus tôt, avec les nouveaux systèmes électroniques dont on dispose aujourd'hui, il faut prendre des décisions très rapidement et il faut pour cela avoir les renseignements à disposition.

The Chairman: Mr. Matheson, I join Mr. Angus in thanking you for your excellent brief. We have all learned a lot from you and we hope that the readers of *Seaports* will continue to enjoy your articles for years to come.

M. Matheson: Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Chairman: Order, please! We welcome this afternoon Mr. Harvey Romoff,

président directeur général de *CP Ships*. Il va nous faire une déclaration au nom de la *Canada-United Kingdom Freight Conference* et de la *Canadian North Atlantic Freight Conference*. Après ces deux déclarations, les députés pourront lui poser des questions.

M. Harvey Romoff (président directeur général, CP Ships): Je suis heureux de cette occasion qui m'est donnée de m'adresser cet après-midi au comité. Je suis également président de *Canada Maritime*, qui est membre des conférences maritimes de l'Atlantique nord, et président du comité de la conférence chargé d'examiner la question qui nous occupe aujourd'hui. Je suis montréalais de naissance, je suis diplômé de l'Université McGill, et j'ai travaillé pour le Canadien Pacifique à Montréal pendant 21 ans à divers postes.

Je suis la situation de près depuis 1982, soit l'époque à laquelle la CCT a commencé à tenir des audiences publiques sur la révision de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979. Nous sommes au milieu de 1987 et nous sommes toujours au même point. C'est

[Texte]

the efficacy of sunset legislation applied to SCEA, but this is not the main thrust of my statement.

I do not want to take up much time dealing with a lengthy historical and economic background of the conference system. As common ground between all concerned, government, industry and carriers, it is my belief conferences have an important and positive role to play in the complex structure of international shipping. This is certainly the view of all the world's major trading nations.

Based on my own personal experience, the North Atlantic conferences have provided and are providing a superior level of service to the customers, with a very broad choice of carriers and ports. They are providing a dependable and reliable service. I have never been aware of a complaint that our conferences have not done a first-class job serving their customers.

Having lived for six years in western Europe, where there is now no regulation of the conference system whatsoever, not even for filing agreements, even there, the major shippers are not discontent with the workings of this very liberal system.

I would like to concentrate on a few specific issues. The first deals with the common misconception that conferences have enormous market power, that they ride roughshod over shippers and that they arbitrarily impose their will with no consideration for the customers. This is totally wrong and not at all the way in which the world works.

There are a few very real limitations on conference market power. The first one is the ability of independent shipping companies to start up quickly, with almost no investment or commitment, and offer very competitive effective services. I have described this before as "rent a business". Some would do it extremely well. For example, there is a new shipping line called Senator Line, based in West Germany and beginning a new around-the-world service this month. The company has minimal capital investment and only 35 full-time people on staff. It is chartering fully-manned container vessels on three or six-month terms, leasing containers and employing agents around the world. Its only investment is in office furniture and pre-opening costs, yet it plans to compete with all the world's major container liner companies on the world's major trade routes, North Atlantic, trans-Pacific, and Europe to the Far East. The risks to this are quite large. Several years ago a firm in Canada called Chase did the same thing on the North Atlantic, went bankrupt and left many unhappy creditors in Canada.

[Traduction]

vous dire l'efficacité des dispositions portant caducité de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, mais là n'est pas l'objet de mon propos.

Je ne veux pas m'étendre sur le fondement historique et économique du système des conférences maritimes. J'estime simplement que comme lieu de rencontre entre tous les intéressés, gouvernement, industrie et transporteurs, les conférences maritimes se sont révélées un aspect important et positif de la structure complexe du transport maritime international. C'est sûrement l'opinion de toutes les principales nations commerciales du monde.

Je peux affirmer à partir de ma propre expérience que les conférences de l'Atlantique nord ont permis et continuent de permettre un service de qualité supérieure aux clients, offrant une vaste gamme de transporteurs et de ports. C'est un service qui est des plus fiables. Je n'ai jamais entendu dire par qui que ce soit que nos conférences ne faisaient pas un travail de premier ordre pour les clients.

J'ai vécu pendant six ans en Europe occidentale, où il n'y a pas de réglementation sur le système des conférences, même pas pour le dépôt des ententes. Même là, les principaux expéditeurs n'ont pas à se plaindre du fonctionnement de ce système très libéral.

Cela dit, je voudrais traiter de quelques points bien précis. Le premier a trait à la notion courante mais tout à fait fautive qui veut que les conférences aient un énorme pouvoir sur le marché, qu'elles foulent aux pieds les expéditeurs et qu'elles imposent arbitrairement leur volonté aux clients. Ce n'est pas du tout la façon dont le système fonctionne.

Il y a des limites très précises au pouvoir que peuvent détenir les conférences. Il y a d'abord le fait que des compagnies de navigation indépendantes peuvent se construire rapidement, presque sans investissement ni obligation, et offrir un service très efficace et très concurrentiel. Je parle de «location d'entreprise» pour décrire ce genre de situation. Il y a de ces entreprises qui se tirent très bien d'affaires merci. Par exemple, il y a une nouvelle compagnie de navigation appelée *Senator Line*, établie en Allemagne de l'Ouest, et qui inaugure ce mois-ci un nouveau service mondial. La compagnie a une mise de capitaux minimum et emploie seulement 35 personnes à plein temps. Elle affrète des navires porte-conteneurs avec tout leur équipage pour des périodes de trois ou six mois, elle loue les conteneurs et emploie des agents répartis un peu partout dans le monde. Elle n'a dû assumer que le coût des meubles de bureau et le coût du lancement; malgré tout, elle s'apprête à faire concurrence à toutes les grandes compagnies mondiales de conteneurs sur les itinéraires les plus utilisés dans l'Atlantique nord, dans le Pacifique, et de l'Europe au Moyen-Orient. Les risques sont évidemment grands. Il y a plusieurs années une entreprise établie au Canada appelée Chase a décidé de faire la même chose sur l'itinéraire de l'Atlantique nord; elle a fait faillite et a laissé derrière elle une nuée de créanciers très malheureux au Canada.

[Text]

The second key limitation on conference market power in Canada is the availability of shipping options through American ports. With the economic geography of Canada we all know and understand, the concentration of people and industry is close to the American border. Ocean carriers serving only American ports find Canada a very attractive hinterland. In our trade, for example, all the Toronto-Windsor corridor is subject to very intense competition through the ports of New York and Baltimore. I could promise you this very day there are major amounts of cargo from the Ottawa area moving through American ports and not through Montreal.

Thirdly, conferences are very commercial animals. They are made up of privately-owned companies with a very strong profit motive. Believe me, it is not to their advantage to limit the flow of cargo by difficult commercial practices. I imagine nothing has less value than an empty container aboard a ship which has just sailed. We are in the business to make a profit, not to play ships.

During your hearings, you may have heard something on the history of the North Atlantic. The history has been very turbulent. In 1983 the North Atlantic carriers lost several hundreds of millions of dollars among them. In that year my company lost \$30 million. This bloodbath, as I called it, was the result of certain poorly timed expansions of capacity, which co-incided with a rather weak marketplace. As a result of these huge losses there were major upheavals in the trade. CAST, the largest non-conference carrier, for example, went bankrupt and was taken over by its bankers, and a new, reconstructed company joined the conference. The other major independent carrier, Sofati, ceased trading. My company, CP Ships, and Dart Canada merged their trades in a new, joint venture called Canada Maritime.

• 1540

In the first few months of 1984 the reconstituted conference controlled 100% of the traffic on the Atlantic. I use the word "controlled" in quotation marks. They controlled it only because there was no competition at the prices they were charging; they were so low. Rates did recover somewhat, although never back to the pre-1983 level. Three and a half years later, in mid-1987, we observe that the North Atlantic conferences move less than two-thirds of the trade on the North Atlantic, the remainder going by a large number of independent carriers, including state-owned carriers of Poland and Soviet Russia.

We observe that in moving eastbound, the exports from Canada to western Europe, rates being charged are back to the disastrously low 1983 levels, and on average are running some 50% of the level of the westbound rates. I can certainly tell you that if our conference was to move

[Translation]

La deuxième limite importante au pouvoir des conférences maritimes au Canada est la proximité et la disponibilité des ports américains. La géographie du Canada est telle que sa population et son industrie sont concentrées le long de la frontière américaine. Les transatlantiques qui desservent les ports américains voient dans le Canada un marché d'arrière-pays très intéressant. Aux fins de notre commerce, tout le corridor Toronto-Windsor est soumis à une concurrence très intense de la part des ports de New York et de Baltimore. Je puis vous dire qu'en ce moment même il y a un volume très important de marchandises de la région d'Ottawa qui passe par les ports américains plutôt que par le port de Montréal.

Troisièmement, les conférences maritimes sont des créatures du commerce. Elles sont formées de compagnies privées très conscientes de l'aspect rentabilité. Croyez-moi, elles n'ont rien à gagner de barrières commerciales qui limitent le mouvement des marchandises. Il n'y a rien de moins rentable qu'un conteneur vide à bord d'un navire qui vient d'appareiller. Nous sommes là pour faire des profits, non pas pour nous amuser.

Au cours de vos audiences, vous avez sûrement entendu l'historique des itinéraires de l'Atlantique nord. Il s'est révélé très mouvementé à certains moments. En 1983, les transporteurs de l'Atlantique nord ont perdu plusieurs centaines de millions de dollars. Ma propre société en a perdu 30. Ce bain de sang, comme je me plais à l'appeler, fut le résultat d'augmentations de capacité à un moment où le marché était plutôt faible. A la suite de ces pertes énormes, nous avons connu d'importants bouleversements. Par exemple, CAST, qui est le plus gros transporteur qui n'est pas membre d'une conférence, a fait faillite et a été repris par ses banquiers, qui en ont fait une nouvelle société, devenue membre de la conférence. L'autre grand transporteur indépendant, Sofati, a interrompu ses activités. Ma propre société, CP Ships, a fusionné avec Dart Canada pour devenir *Canada Maritime*.

Au cours des premiers mois de 1984, la nouvelle conférence contrôlait 100 p. 100 du trafic sur l'Atlantique. Quand j'ai dit « contrôlait », c'est entre guillemets. C'est parce qu'il n'y avait pas concurrence à de tels prix, tellement ils étaient bas. Les tarifs ont quelque peu remonté, mais jamais jusqu'au niveau d'avant 1983. Trois ans et demi plus tard, au milieu de 1987, nous constatons que les conférences de l'Atlantique nord transportent moins des deux tiers des marchandises transportées dans l'Atlantique nord, le reste étant confié à de très nombreux transporteurs indépendants, notamment à des transporteurs d'Etat dans le cas de la Pologne et de la Russie soviétique.

Pour les transports vers l'Est, les exportations du Canada à l'Europe occidentale, les tarifs sont retombés aux niveaux désastreux de 1983 et, de façon générale, sont à environ 50 p. 100 des tarifs de transport vers l'Ouest. Je puis vous dire que si votre conférence devait transporter

[Texte]

all its cargo at the level of eastbound tariffs, there would be no service to ports in Canada.

The very low level of eastbound traffic and rates reflects the poor volume of movement, reflects the inability of shippers to pay compensatory tariffs, and reflects the need to move back empty containers. The exporter from Canada to western Europe has a very good deal, and has had it for some time. This does not sound to me like the workings of a monopolistic cartel.

The second major issue I wish to deal with is the relationship with and the comparison between Canada and the U.S.A. We should all understand that there is in existence a de facto free-trade arrangement on the Atlantic, in that all ships calling on ports in Canada going to western Europe move very large amounts of American-based cargo at the same time as they serve ports in Canada.

Those serving the port of Halifax move large amounts of cargo through U.S. east-coast ports. Those serving the port of Montreal move very large amounts of American cargo overland from the U.S. Midwest area. So Canada is very much part of a continental entity, and cannot ignore what the Americans are doing.

For many years the U.S. transportation system was much more restrictive vis-à-vis regulation than Canada's. But in 1984 the U.S. enacted new shipping legislation, which moves the U.S. some way toward the hands-off, more pragmatic, European approach.

What the Americans did was to develop a trade-off between conflicting demands to maintain balance. On the one hand they instituted a much more clearly defined and strengthened anti-trust exemption and a simplified and less legalistic system of regulation; on the other hand they introduced service contracts and mandatory independent action.

It is important to understand that Bill C-21, which is before this committee, insofar as it strikes out new paths in Canada is very much based on the American statute—very much so. In my view, it is not a response for public opinion in this country that the present statute is not working well and needs overhaul. It is rather that the 1979 statute was expiring because of its sunset provisions and that one could not ignore the American practice in drafting new legislation.

• 1545

In several very important areas, Bill C-21 goes well beyond U.S. practice. The implication is that the U.S. compromise between the interests of shippers and carriers should be altered in our context to further favour shippers. One can go further and say that Bill C-21 gives the shippers the plums of the U.S. 1984 compromise, but gives nothing to carriers except the sour grapes. It is my

[Traduction]

tout ce qu'elle transporte aux tarifs en vigueur en direction de l'Est, les ports canadiens ne seraient pas desservis.

Si les tarifs sont si bas vers l'Est, c'est parce que les volumes sont très faibles et parce que les expéditeurs ne sont pas en mesure de payer des tarifs compensatoires. D'autre part, il faut rapporter des conteneurs vides. Celui qui exporte du Canada en Europe occidentale a beaucoup de chance et, ce, depuis déjà un certain temps. Il ne me semble pas qu'on puisse invoquer dans ce cas les dangers d'un cartel monopoliste.

J'aimerais également parler de la relation et de la comparaison entre le Canada et les États-Unis. Il nous faut tous comprendre qu'il existe une entente de libre échange de facto sur l'Atlantique, en ce sens que tous les bateaux qui s'arrêtent dans des ports canadiens en direction de l'Europe occidentale transportent de très importantes quantités de marchandises d'origine américaine tout en desservant les ports canadiens.

Ceux qui passent par nos ports de Halifax transportent de grandes quantités de marchandises par les ports de la côte est des États-Unis. Ceux qui desservent le port de Montréal transportent beaucoup de marchandises américaines par la route depuis le Midwest américain. Le Canada fait donc partie d'une entité continentale et ne peut négliger ce que font les Américains.

Pendant des années, le système de transport américain a été régi par un règlement beaucoup plus strict qu'au Canada. Mais en 1984, les États-Unis ont adopté une nouvelle Loi sur le transport maritime, qui donne aux États-Unis un système plus pragmatique et plus libre, similaire à celui qui est en vigueur en Europe.

Les Américains sont ainsi parvenus à un compromis entre certaines exigences contradictoires afin de conserver un certain équilibre. D'un côté, ils ont adopté une disposition anti-trust beaucoup plus stricte et beaucoup plus clairement définie, et ont simplifié leur réglementation; d'un autre côté, ils ont adopté le système de contrats d'exclusivité limitée et de mesures distinctes obligatoires.

Il faut bien comprendre que le projet de loi C-21 qu'étudie le Comité, en ce sens qu'il ouvre de nouveaux horizons au Canada, est tout à fait similaire à la nouvelle loi américaine. Ce n'est pas sous la pression de l'opinion publique que la loi a été modifiée. La loi expirait de toute façon en 1979 et il fallait par ailleurs tenir compte de ce qu'il se faisait aux États-Unis.

Or par bien des aspects, le projet de loi C-21 va au-delà de ce qui se fait aux États-Unis. Le compromis conclu aux États-Unis entre les expéditeurs et les transporteurs devrait, d'après certains, être repris chez nous afin de favoriser les expéditeurs. On pourrait aller jusqu'à dire que le bill C-21 réserve aux expéditeurs tous les avantages du compromis américain de 1984 et cela au détriment des

[Text]

view this is backwards, because shippers in Canada even now are very much in a preferred position vis-à-vis their American counterparts.

First, one must understand that a very much larger proportion of Canada's exports is amenable to moving as near bulk cargo in dedicated ships, not multi-purpose container ships. I speak of such semi-processed products as lumber, pulp, metals, and newsprint. The Americans do not have this benefit to the same kind of extent.

Second, in Canada the export trade is much more concentrated in a small number of large companies. These indeed are very large and powerful companies, and can take care of themselves.

Thirdly, I would say that one must understand that in the U.S.A., since 1916 all rates in line of shipping must by law be published, whether by conference lines or by independent lines. In Canada at present, only conference lines are required to publish their tariffs. The shipper is free to strike private confidential deals with any non-conference carrier, and does it all the time. This is of no small commercial advantage to the shippers. So even if Canada were to exactly copy the U.S. practice, this would put the shipper in Canada in a much more preferred position than his American counterpart.

The proposed statute goes much further in two important ways. First, it provides for confidential service contracts. In the U.S., service contracts are not confidential. Essential terms, including tariff levels, must be published. And second, Bill C-21 does not allow the conference to make rules and regulations governing service contracts and to enforce the rules upon its members.

Let us be clear what Bill C-21 is doing. On the one hand, it is ostensibly preserving the conference system. But practically, and this is more important, it is establishing a system whereby the conference can agree on a set of rules and regulations governing service contracts that any member can on very short notice abrogate and strike private deals with the conference's customers. I find this a total contradiction in terms, an impossible situation that can only lead to the eventual destruction of the conference system.

Picture this type of scenario in our context. A small number, 10 or 15 major shippers, control a very substantial portion of Canada's export trade. If under Bill C-21 any one line made a private confidential service contract with a few of these major shippers and a second conference line were to follow, it would not be a matter of days before all important shippers were tied up, and all on a confidential basis. The outcome would quickly be no conference and a very much reduced level of service to ports in Canada.

[Translation]

transporteurs. Or ceci constitue à mon avis une mesure rétrograde, les expéditeurs canadiens jouissant d'une situation privilégiée par rapport à leurs homologues américains.

Une bonne partie des exportations canadiennes peuvent être transportées à bord de cargos spéciaux plutôt que dans des porte-conteneurs destinés à divers types de marchandises. En effet nous exportons essentiellement des produits semis finis comme du bois d'oeuvre, de la pâte à papier, des métaux et du papier journal, ce qui n'est pas le cas des Américains.

Deuxièmement, les exportations canadiennes sont fortement concentrées parmi un nombre restreint de grosses entreprises qui sont parfaitement à même de défendre leurs intérêts.

Troisièmement, aux Etats-Unis depuis 1916, tous les tarifs de transport maritime doivent être rendus publics, qu'il s'agisse de compagnies ayant adhéré à la conférence ou non. Par contre au Canada, seules les compagnies maritimes ayant adhéré à la conférence sont tenues de publier leurs tarifs. Les expéditeurs peuvent donc passer des ententes confidentielles avec des transporteurs ne faisant pas partie de la conférence et c'est ce qui se fait tout le temps. Or ceci représente un avantage considérable pour les expéditeurs. Donc même si le Canada se conformait en tous points à la pratique américaine, les expéditeurs canadiens continueraient à être privilégiés par rapport à leurs homologues américains.

Le projet de loi va encore bien plus loin sous deux rapports. Tout d'abord, il prévoit des contrats confidentiels d'exclusivité limitée, ce qui n'est pas le cas aux Etats-Unis où les clauses essentielles, y compris les tarifs, doivent être rendues publiques. Par ailleurs le projet de loi C-21 interdit à la conférence d'établir des règles et des règlements régissant les contrats d'exclusivité limitée ou de les imposer à ses membres.

Le bill C-21 est censé conserver le système des conférences mais dans la pratique, il créera un système dans lequel, même lorsque la conférence aurait établi des règlements régissant les contrats d'exclusivité limitée, les membres seront libres de passer outre aux accords conclus et de conclure des accords privés avec les clients de la conférence. Ce sont là deux mesures tout à fait contradictoires qui déboucheront fatalement sur la destruction éventuelle du système des conférences.

Il se trouve qu'une douzaine de gros expéditeurs assurent le gros des exportations canadiennes. Or sous le régime du bill C-21, si une compagnie de transport maritime passe un contrat confidentiel d'exclusivité limitée avec ces gros expéditeurs et si ensuite une deuxième compagnie maritime offre ses services, il ne faudrait que quelques jours pour que toutes les compagnies en fassent autant, en offrant des contrats confidentiels. La conférence serait ainsi détruite et la qualité des services dans nos ports en souffrirait.

[Texte]

This would not upset those shippers who made the private deals, nor those carriers, but it would upset everybody else, including the multitude of smaller shippers who need the conference system, including all the other conference carriers who found they could no longer afford to serve ports in Canada. This could not be in the public interest.

• 1550

If a conference member feels so strongly that it must make confidential service contracts with customers, we cannot stop him. But he can certainly resign from the conference. No one will stop him. He can resign, leave the conference, make all the private deals he wants. If he wants to remain a conference member, he should be bound by the conference terms, rules and conditions.

It is our submission that Bill C-21, in its present form, would make bad law and not be in the public interest. It will lead to the destruction of the conference system contrary to the avowed intentions. It will seriously damage the business of Canada's ports and the maritime service industries and would hurt, not help, the vast majority of shippers. It would make the Canadian climate for conferences the most inimical in the world. All of this is in the context of the present law, which is working well with no obvious need or pressure for change.

We have great trouble understanding why this is so. Therefore, we respectfully urge this honourable committee that Bill C-21 be referred for further study and that appropriate amendments be introduced before its enactment. Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

J'aimerais souligner que M. Earlam apprécierait présenter sa déclaration d'ouverture avant que nous passions à la période de questions. Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Mr. Peter F. Earlam (Chairman, North Atlantic Freight Conferences): Thank you, Chairman. I am chairman of the owners committee. The conference is referred to in the conference brief as the North Atlantic Conference. I have held this position for two years, prior to which I was chief executive of the U.K. West Africa Lines Conference for 10 years. Before that, I had 20 years experience in all aspects of liner shipping in the west African trade. It may be of interest to note that from 1979 to 1983 I was chairman of the Inter-conference Working Party, a body comprising the senior representatives of most major European-based conferences. As such, I had a major part to play in influencing general conference policies. Although an Englishman with a Cambridge University degree, I see myself as an international with many contacts world-wide in the industry.

[Traduction]

Cela n'affecterait bien entendu pas les expéditeurs et les transporteurs ayant conclu des accords confidentiels, mais par contre tous les autres petits expéditeurs qui ont besoin du système de conférence, y compris les petites compagnies de transport maritime qui ne pourraient plus se permettre de desservir les ports canadiens, s'en ressentiraient. Ceci n'est bien entendu pas dans l'intérêt public.

Si un membre de la conférence juge indispensable de passer un contrat confidentiel d'exclusivité limitée avec ses clients, nous ne pouvons l'en empêcher. Mais il peut certainement cesser d'adhérer à la conférence. Personne ne l'en empêchera. Il peut quitter la conférence et conclure tous les contrats privés qu'il souhaite. S'il veut demeurer membre de la conférence, il doit se conformer aux règles de celle-ci.

Nous sommes d'avis que le projet de loi C-21, tel que libellé, serait une mauvaise loi et ne servirait pas les meilleurs intérêts de la population. Il entraînera la destruction du système des conférences, ce qui est tout à fait contraire aux intentions déclarées du gouvernement. Il portera gravement atteinte à la rentabilité des ports canadiens et aux industries du service maritime et, au lieu d'améliorer la situation de la grande majorité des expéditeurs, il leur nuirait. Il créerait au Canada le climat le plus inhospitalier au monde pour les conférences. Par contraste, la loi actuelle fonctionne très bien et il n'existe aucun besoin pressant ni aucune pression pour qu'elle soit modifiée.

Nous avons du mal à comprendre pourquoi on se propose de le faire. Par conséquent, nous prions respectueusement cet honorable comité d'étudier plus longuement le projet de loi C-21 et d'y apporter les amendements appropriés avant qu'il ne soit adopté. Merci.

Le président: Merci.

I understand that Mr. Earlam would like to give his opening statement before we go on to questions. Do the members of the Committee agree?

Some Hon Members: Agreed.

M. Peter F. Earlam (président, North Atlantic Freight Conferences): Merci, monsieur le président. Je suis président du Comité des propriétaires. Dans notre mémoire, nous l'appelons la *North Atlantic Conference*. J'occupe ce poste de président depuis deux ans et j'ai été avant cela directeur général de la *U.S. West Africa Lines Conference* pendant dix ans. Avant cela, j'ai accumulé 20 années d'expérience dans tous les aspects de l'expédition de ligne dans le commerce avec l'Afrique occidentale. Il serait bon de signaler qu'entre 1979 et 1983, j'ai été président du groupe de travail inter-conférences, organisme composé des principaux représentants de la plupart des grandes conférences européennes. J'ai donc eu un rôle important à jouer dans l'élaboration des politiques générales de la conférence. Bien que Britannique d'origine et diplômé de l'Université de

[Text]

I do not believe I should take up your time by repeating what has been said in our submission or going over the same ground Mr. Romoff so adequately covered. Perhaps it would be helpful if I highlighted a few points, which I hope you will find relevant.

The conference has its own office and an eastbound conference chairman in Montreal with a small staff. The lines within the conferences have well over 500 direct employees in Canada, Canadians doing work for Canada. In addition, many are involved in directly related activities such as stevedoring, warehousing and forwarding, producing work and revenue for Canada. If there were no conference this work might not exist.

For example, Hapag and ACL call at Halifax and U.S. ports. As a result, their Canadian cargo could just as well move through U.S. ports if there were no Canadian conferences. In this regard, with our conference basic agreement, all our members are required to make direct calls at Canadian ports on a given minimum frequency. What would this do if these ships did not call at Halifax? What would this do to the Canadian employed and the revenue earned in Canada by these lines?

I suggest it would be hardly beneficial in the context of employment and revenue to Canadians, at least in terms of the Halifax operation. This takes no account of possible loss of revenue caused by other aspects such as pilotage, towage and port revenues which could be affected by such a move.

The conferences move in and out of Canada approximately 200,000 20-foot equivalent units per annum, most of which move from ports by truck or rail to final destination. I cannot calculate the exact total revenue accruing to Canadian interests in the form of such charges as terminal charges, inland transportation costs, warehousing and delivery charges, but I estimate it to be well in excess of \$1 billion Canadian per annum. And because I cannot estimate it, gentlemen, this is very much a minimum figure.

• 1555

Much has been said on the subject of service contracts. I will be brief and say that service contracts entered into by individual lines on a confidential basis strike at the very basic philosophy of the conference system. As I see it, it is not very different from saying that each line shall have the right to quote its own tariff rates. If that analogy is correct, then why have a conference? I cannot see any good reason for a conference, because 75% of the eastbound trade and

[Translation]

Cambridge, j'estime avoir une vision internationale grâce à mes nombreux contacts avec l'industrie maritime, partout au monde.

Je ne vais pas accaparer votre temps en reprenant les arguments que nous présentons dans notre mémoire ou en reprenant les points si bien expliqués par M. Romoff. Il serait toutefois utile que j'aborde quelques points que vous jugerez pertinents, je l'espère.

La conférence a son propre bureau et un président de la conférence du commerce vers l'est, basé à Montréal et secondé par un personnel restreint. Les compagnies membres de la conférence emploient directement plus de 500 employés au Canada, des Canadiens travaillant pour le Canada. En outre, nombre de ces employés travaillent dans des secteurs d'activités connexes tels que le débardage, l'entreposage et l'expédition, créant ainsi des emplois et générant des revenus pour le Canada. En l'absence de la conférence, ces emplois n'existeraient peut-être pas.

Par exemple, les compagnies Hapag-Lloyd et ACL desservent le port d'Halifax et des ports américains. Par conséquent, leurs marchandises canadiennes pourraient tout aussi bien être expédiées par les ports américains si les conférences canadiennes cessaient d'exister. Je vous signale d'ailleurs, que l'accord de base de la conférence prévoit que tous ses membres sont tenus de desservir directement des ports canadiens à intervalles réguliers. Qu'arriverait-il si ces navires ne faisaient pas escale à Halifax? Qu'arriverait-il alors aux travailleurs canadiens et aux revenus gagnés au Canada par ces compagnies?

J'oserais dire que ce ne serait guère avantageux au plan des emplois et des revenus qu'en tirent les Canadiens, du moins en raison de l'activité dans le port d'Halifax. S'ajoutent à cela les pertes de revenus éventuelles dans d'autres secteurs d'activités tels que le pilotage, le remorquage et les recettes portuaires qui pourraient, eux aussi, être touchés par la décision.

Les conférences expédient à destination et en provenance du Canada environ 200,000 unités de 20 pieds en équivalence par année, dont la plupart sont ensuite expédiées vers leur destination finale par camion ou par rail. Je ne saurais calculer avec précision le montant total de revenus gagnés par des entreprises canadiennes sous forme de charges terminales, de coûts de transport intérieur, de coûts d'entreposage et de livraison, mais je calcule que le total dépasse un milliard de dollars canadiens par année. Je vous précise, messieurs, qu'il s'agit d'un chiffre minimal.

On a beaucoup parlé des contrats d'exclusivité limitée. Je serai bref et me contenterai de dire que les contrats d'exclusivité limitée conclus par les compagnies individuelles à titre confidentiel touchent au coeur même du système des conférences. A mon avis, cela revient essentiellement à dire que chaque compagnie aura le droit d'établir ses propres tarifs. Si cette comparaison est valable, qu'est-ce qui justifierait l'existence d'une

[Texte]

over 60% of the westbound trade are very obvious candidates for individual service contracts. And frankly, the balance of what is left would not justify a conference.

You will appreciate that without the long experience of some others, it is easier to make such remarks as this, but I say them quite genuinely, gentlemen, as I see them after two years experience in this trade.

On the subject of independent action, all I can say is that in joining the Canadian conferences two years ago, I had to learn what the term meant. I soon understood that it is an aspect of North American shipping to prevent any possible abuse of the conference position in competitive terms. I wondered, as I wonder now, why it is not an aspect of conference agreements world-wide. Are Singapore, Japan, and that bastion of free enterprise, Hong Kong, as well as European countries, that much less committed to the principle of free enterprise than North America? Such countries seem to get by very well without the need for independent action, either in a voluntary form or as required by legislation.

It is suggested in Canada that the powers of independent action need to be more draconian. I am aware of the fears expressed of conference power and their ability to abuse their position. Please let me say a few words on this.

Mr. Romoff mentioned our conference market share was less than two-thirds of the total trade. Self-evidently, this share is obtained by quoting competitive rates in the marketplace. If we put our rates up, then our market share tends to fall; if we put them down, then our market share increases. It is not without significance also that the level of the charter market world-wide for suitable vessels for the North Atlantic trade will also have its effect. Without a suitable market share to fill our ships, we have a serious problem. As Harvey Romoff has said, a container slot once left empty is lost forever.

Second, Mr. Romoff again made reference to the revenue levels in these conferences, and it is significant that in 1979 our average revenue per TEU in the westbound trade was indexed at 100. In 1983, three years later, it was the same figure, and at the end of 1986 only 119, an increase of 19% in 7 years. Over the same period, eastbound carryings had dropped by over 30% with a dramatic effect on the level of rates, which now stands at an index of 60, by comparison with the westbound level of 119. I ask you, gentlemen, are these figures the result of

[Traduction]

conférence? Rien ne la justifierait puisque 75 p. 100 du commerce vers l'Est et plus de 60 p. 100 du commerce vers l'Ouest pourraient manifestement faire l'objet de contrats d'exclusivité limitée distincts. Et je vous avoue bien franchement, que le reste ne justifierait pas la création d'une conférence.

Vous comprendrez, messieurs, que j'ai une expérience moins longue que d'autres et qu'il m'est donc facile de présenter en toute sincérité une telle analyse, fort de mes deux ans d'expérience dans ce secteur.

En ce qui concerne les mesures indépendantes, je vous avoue que j'ai dû me renseigner quant au sens de cette expression quand je me suis joint aux conférences canadiennes il y a deux ans. J'ai vite compris que c'est un élément de la réglementation nord-américaine en matière d'expédition, visant à prévenir tout abus par la conférence de sa position compétitive. Je me suis demandé à l'époque, comme je me le demande aujourd'hui, pourquoi tous les autres pays n'ont pas repris cet élément de la politique relative aux conférences. Singapour, le Japon et ce bastion de la libre entreprise, Hong Kong, et les pays européens sont-ils des défenseurs moins convaincus que l'Amérique du Nord du principe de la libre entreprise? Ces pays semblent s'en tirer très bien sans instituer le principe des mesures distinctes, prises volontairement ou en conformité de la loi.

D'aucun proposent maintenant au Canada que les pouvoirs en matière de mesures distinctes doivent être renforcés considérablement. Je sais bien que certains craignent que les conférences n'abusent de leurs pouvoirs. J'aimerais aborder brièvement cette question.

M. Romoff a dit que la part du marché de la conférence compte pour moins des deux tiers du commerce total. De toute évidence, la conférence a obtenu cette part du marché en fixant des taux compétitifs. Si nous augmentons nos taux, notre part du marché se rétrécit; si nous les abaïssons, notre part du marché s'accroît. Il convient aussi de signaler que la part du marché accaparée, partout au monde, par les affréteurs possédant des navires adaptés au commerce de l'Atlantique nord aura aussi une incidence appréciable. Nous aurons de sérieuses difficultés si nous ne possédons pas une part suffisante du marché pour remplir nos navires. Comme Harvey Romoff l'a dit, si nous ne remplissons pas toutes nos places pour conteneurs, nous perdrons la capacité de le faire à tout jamais.

Ensuite, M. Romoff a parlé des revenus de ces conférences; en 1979, notre revenu moyen par unité d'équivalence-pied dans le commerce vers l'Ouest a été indexé à 100. En 1983, soit trois années plus tard, le chiffre restait inchangé alors qu'il atteignait seulement 119 en 1986, une augmentation de 19 p. 100 en sept ans. Pendant la même période, les expéditions vers l'Est avaient chuté de plus de 30 p. 100, entraînant une diminution appréciable des taux qui se situent maintenant au niveau indexé de 60, comparativement à 119 pour les

[Text]

abuse of the conference position in free competition terms?

Little is known about the true workings of a conference. I imagine some regard becoming members rather like trying to join an exclusive gentlemen's club, requiring an impeccable pedigree, influence and power. Nothing in fact could be further from the truth. There are three requirements for membership of the conferences of which I am chairman. The first, and probably the most important is substantial and reliable evidence of ability and intention to institute and maintain a regular service to and from Canadian ports. The second is agreement to conform with the requirements of our basic agreements, and the third is the not excessive once-only membership fee of \$7,500 Canadian, which is not returned if you leave.

• 1600

The only restraint under the terms of our basic agreement is that agreement to admit a new member is conditional upon unanimity among the present members. These I suggest are not unduly onerous; nor do I or my colleagues, who have far longer experience than I in the Canadian trades, remember any line that has applied for membership ever being turned down.

Lastly on this particular subject I must refer to the fierce internal competition among the lines within the conferences—not, I hasten to add, on price, but on service. By service I refer to such matters as frequency of sailings, speed of transit, reception and delivery arrangements, documentation, and the ability of the shipping line to obtain for a customer arrangements with the conference that are acceptable to him. I can assure you that these aspects of competition are very real, as I think many shippers will confirm from their own experience. They do in fact insure that each line within the conference is fiercely competitive, as no line is content to see its market share drop without a determined effort to retain it.

Since I arrived on the scene two years ago, believe you me I have come to realize that the Canadian North Atlantic Conferences have come a very long way from the conferences I first knew as a young man in 1954, which I now see as autocratic, bureaucratic and monolithic monsters. The conferences I now represent are a commercial tool for handling the trade requirements, far removed from such outdated adjectives.

Gentlemen, I am sometimes asked if conferences have outlived their usefulness. The answer to this is no, but they must be flexible, realistic tools for their members in offering a first-class and efficient service on behalf of their members to their customers. So many people, when they suggest conferences have outlived their usefulness, forget the changes that have occurred in recent years. They only

[Translation]

expéditions vers l'Ouest. Je vous pose la question, messieurs: ces résultats témoignent-ils d'un abus par la conférence de sa position concurrentielle?

Le mode de fonctionnement des conférences est mal connu. Certains croient, j'imagine, que devenir membre d'une conférence c'est un peu comme essayer de se joindre à un club masculin exclusif où il faut avoir des antécédents impeccables, de l'influence et du pouvoir. C'est tout à fait le contraire. Pour devenir membre des conférences dont je suis le président, il faut satisfaire à trois exigences. La première et la plus importante, c'est que les membres démontrent de façon convaincante et fiable leur capacité et leur intention d'instituer et d'assurer un service régulier en provenance et à destination de ports canadiens. Le deuxième est l'exigence de se conformer aux dispositions des ententes de base et le troisième est la cotisation unique de 7,500\$ canadiens, qui n'est pas excessive et qui est remise si un membre quitte la conférence.

La seule restriction prévue à l'entente de base est que l'adhésion d'un nouveau membre doit faire l'unanimité des membres actuels. Ces conditions ne sont pas excessives, à mon avis. Ni moi ni mes collègues, qui ont beaucoup plus d'expérience dans le commerce canadien, ne nous rappelons d'aucune ligne qui s'est vu refuser l'adhésion à la conférence.

Finalement, sur ce sujet précis, je dois mentionner la concurrence féroce que se livrent les lignes qui sont membres de la conférence. La concurrence porte sur le service et non pas sur le prix, je dois préciser. Par service, j'entends la fréquence des départs, la rapidité du transport, les modalités de réception et de livraison, la documentation et la capacité de la ligne de navigation d'obtenir des conditions acceptables pour le client au sein de la conférence. Je peux vous assurer que ces éléments de concurrence sont très réels, comme beaucoup d'expéditeurs peuvent le confirmer d'après leur expérience. Grâce à cette concurrence, chaque membre de la conférence doit être à la hauteur, parce qu'aucune ligne ne veut voir baisser sa part de marché.

Depuis mon entrée en fonction il y a deux ans, je me suis rendu compte que les conférences canadiennes de l'Atlantique nord sont très différentes, croyez-moi, de celles que j'ai connues dans ma jeunesse en 1954, conférences que je considère maintenant comme autocratiques, bureaucratiques et monolithiques. Les conférences que je représente maintenant sont un moyen de répondre aux besoins commerciaux et sont bien loin des monstres d'il y a trente ans.

Messieurs, on me demande parfois si les conférences sont toujours utiles. Elles le sont, mais elles doivent être souples et répondre aux réalités de sorte que leurs membres puissent offrir un service efficace et de première classe à leurs clients. Beaucoup qui prétendent que les conférences sont démodées oublient les changements des dernières années. Les conférences n'existent qu'à cause de

[Texte]

exist because their customers wish to use them, not because they have to use them.

There is much else to be said, but our views on the important aspect of the proposed legislation have been well stated. I hope that our comments on these issues will be well taken in determining what is in the best interest of Canada: its revenues and employment considerations, its shippers and its place in the international world of shipping, from which it cannot be isolated. All of these aspects we recognize as vital in our own continuing commercial undertakings. I thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Earlam, for your statement. I now proceed with questions from Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions très brèves au sujet de la présentation qui nous a été faite tout à l'heure par M. Romoff.

Dans votre exposé vous nous disiez qu'au début de 1984, The North Atlantic Conferences move less than 65% of the trade. . .

In the early months of 1984 they were moving 100%, and the rest is moved by state-owned Russian and Polish carriers.

J'aimerais que vous me donniez le pourcentage du trafic qui est présentement sous la juridiction des Russes et des Polonais? Quelles sont vos prévisions dans l'optique où le projet de loi C-21 était adopté tel qu'il est présentement, sans amendement? Est-ce qu'il est à prévoir que ces bateaux russes et polonais pourraient augmenter considérablement leur trafic?

• 1605

Mr. Romoff: To be clear, the conference carries less than two-thirds of the available cargo now in the North Atlantic. Of the remaining one-third, there are probably seven or eight independent carriers. The Russians and the Poles are the largest of those independent carriers. I would guess between them they account for perhaps 40% or 50% of the total non-conference share, the largest being the Russians.

The Russians call in at the Port of Montreal, and the Poles call in at the Port of Halifax. The Poles have been not overly aggressive for the past few years, whereas the Russians have very steadily increased their market share. They have been quite aggressive in pricing and they have now become a major factor in the trade. Of course, part of the reason is that since 1984 or 1985, the Americans no longer permit the Russians to serve American ports. So they concentrate upon Canada.

There is no question in my mind that under a Bill C-21 type of regime—which I believe firmly would lead to the destruction of the conference system—there would be less service by carriers through ports in Canada. There would certainly be an increased market share being taken by the independents. The Russians and Poles are not conference members. They are not really concerned about the niceties

[Traduction]

leurs clients, qui choisissent de les utiliser et qui ne sont pas obligés.

Il reste beaucoup à dire, mais on a bien exprimé nos opinions sur cet aspect important du projet de loi. J'espère qu'on tiendra compte de nos commentaires sur ces questions en décidant ce qui est dans les meilleurs intérêts du Canada: les revenus et l'emploi, les expéditeurs canadiens et leur place dans le commerce maritime international, duquel ils ne sauraient s'isoler. Nous reconnaissons l'importance primordiale de toutes ces questions pour nos entreprises commerciales. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Earlam, de votre déclaration. Passons maintenant aux questions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask two very short questions on the presentation Mr. Romoff just gave us.

In your brief, you said at the beginning of 1984, de 65 p. 100 des marchandises. . .

Au début de 1984, elles transportaient 100 p. 100 et le reste est transporté par des sociétés d'État russes et polonaises.

I would like you to give me the percentage of traffic now moved by Russian and Polish carriers. What do you expect will happen if Bill C-21 is passed as is without amendment? Can we expect these Russian and Polish ships to increase their traffic considerably?

M. Romoff: Précisons que la conférence transporte maintenant moins de deux tiers des marchandises sur l'Atlantique nord. Sept ou huit transporteurs indépendants s'occupent du tiers qui reste. Les Russes et les Polonais sont les plus importants. Je suppose qu'ils comptent pour 40 ou 50 p. 100 des marchandises non transportées par la conférence; les Russes ont la plus grande part.

Les Russes desservent le port de Montréal et les Polonais, le port de Halifax. Les Polonais n'ont pas été trop agressifs au cours des dernières années, mais les Russes ont constamment augmenté leur part de marché. Ils ont des prix très concurrentiels et sont maintenant importants dans le commerce maritime. Cela s'explique, en partie, par le fait que depuis 1984 ou 1985, les Américains ne permettent plus aux Russes de desservir les ports américains. Alors, ils se concentrent sur le Canada.

Il n'y a pas de doute dans mon esprit que si le projet de loi C-21 est adopté—ce qui entraînera inévitablement la destruction des conférences, j'en suis persuadé—les transporteurs offriront moins de services aux ports canadiens. Les indépendants auraient certainement une part de marché accrue. Ni les Russes ni les Polonais ne sont membres de la conférence. Ils ne se préoccupent ni

[Text]

of Bill C-21, nor are they concerned about the niceties of making a profit in the business. They have their own strange way of accounting. There is no question in my mind that under this type of regime, their market share would be increasing substantially.

M. Ouellet: Je voudrais vous poser une autre question concernant la remarque que vous faites, au haut de la page 11.

In referring to Bill C-21, you said it introduces concepts regarding independent action and service contracts taken from the U.S. 1984 act, without recognizing the offsetting factors in the statute and without recognizing that the Canadian situation is inherently more favourable to shippers.

Pourriez-vous nous dire brièvement quels sont ces *offsetting factors* de la loi américaine auxquels vous faites allusion? J'apprécierais, pour le bénéfice des membres du Comité, que vous précisiez exactement de quoi il s'agit. Quels sont ces facteurs dont il faudrait tenir compte dans le projet de loi C-21?

Mr. Romoff: In the American situation, in the prelude to the 1984 statute there were very considerable public hearings, there was considerable controversy, and there was considerable pressure on both sides. The two sides to the issue were on the one hand the ocean carriers and on the other hand their major customers. In the end result, the American Congress in its wisdom adopted a balancing situation. They said they will do certain things to assist the position of the shippers, but at the same time they will do certain things to make the lives of the ocean carriers somewhat easier.

On the shippers' side, they have granted the right to independent action and they have granted service contracts. On the carriers' side, they very much clarified and extended the exemption. There was no longer a need to go to court, to employ lawyers, or to have Supreme Court cases to find out what you could do and what you could not do. They very much emasculated and reduced the powers of the Federal Maritime Commission to control ocean carriers. By so doing, they made the lives of the carriers much easier.

There was a balance. I am saying that the drafters of Bill C-21 just saw one side of this balance. They took out the plums and left in the sour grapes.

M. Ouellet: Merci.

• 1610

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for your full presentation; I found it very interesting.

Mr. Earlam, on page four of your brief you talk about the market share being 65% of the total trade. Are you saying the conferences have been market-driven and you have been able to respond appropriately to the demands of the shippers and the realities of the shipping industry?

[Translation]

des détails du projet de loi C-21 ni de la rentabilité de leur entreprise. Ils ont leur propre comptabilité, qui nous paraît étrange. Je suis persuadé que leur part de marché augmenterait de beaucoup sous un tel régime.

Mr. Ouellet: I would like to ask you another question concerning the remark you make on the top of page 11.

En parlant du projet de loi C-21, vous dites qu'il reprend les notions de «mesures distinctes» et de «contrats d'exclusivité limitée» de la loi américaine de 1984, sans tenir compte des facteurs compensatoires prévus à la loi ou de la situation canadienne, qui est plus favorable aux expéditeurs.

Could you tell us briefly what offsetting factors in the U.S. Act you refer to? I would like you to state for the benefit of the members of the committee exactly what they are. What are those factors that should be taken into account in Bill C-21?

M. Romoff: Avant l'adoption de la loi aux États-Unis, on a eu de vastes audiences publiques, beaucoup de controverses et beaucoup de pressions de part et d'autre. Les deux parties en cause étaient les transporteurs océaniques, d'une part, et leurs principaux clients, d'autre part. En fin de compte, le Congrès américain, dans sa sagesse, a décidé d'équilibrer les deux intérêts. Les législateurs se sont engagés à faire certaines choses pour aider les expéditeurs, mais en même temps ils se sont engagés à faciliter la vie des transporteurs océaniques un peu.

Ils ont accordé aux expéditeurs la possibilité de prendre des mesures distinctes, ainsi que des contrats d'exclusivité limitée. Les transporteurs, eux, jouissent d'une exemption beaucoup plus précise et plus vaste. Il n'est plus nécessaire d'intenter des poursuites, d'engager des avocats ou de se rendre à la Cour suprême pour savoir ce qui est permis et ce qui ne l'est pas. Le Congrès américain a réduit de beaucoup les pouvoirs de la *Federal Maritime Commission* sur les transporteurs océaniques. Ce faisant, il a beaucoup facilité la vie des transporteurs.

Il y a eu un équilibre. Je dis que les rédacteurs du projet de loi C-21 n'ont vu qu'un côté de la médaille. Ils ont enlevé les bonnes choses et n'ont laissé que les mauvaises.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de vos exposés auxquels je j'ai trouvé très intéressants.

Monsieur Earlam, à la page 4 de votre mémoire, vous dites que votre part du marché représente 65 p. 100 du total. Nous dites-vous que les conférences ont réagi aux forces du marché et que vous avez su répondre aux demandes des expéditeurs et vous adapter aux réalités de l'industrie?

[Texte]

Mr. Earlam: A straight answer to the question must be yes, and it is evidenced by the remarks I gave in the following paragraph about the average level of freight rates.

Mr. Angus: Okay, thank you. On page two of your brief you also say Canadian cargo could just as well move through U.S. ports if there were no Canadian conferences. You go on to point out that the conference basic agreement calls for direct calls at Canadian ports. If Bill C-21 is passed as it is, do you believe there will be a diversion? Do you have any idea to what extent?

Mr. Earlam: I do not have the faintest idea. It would be wrong of me to try to judge it. I am merely saying there is a danger it could happen. The point I was trying to make was that the conferences were employing a number of people and they were working in this particular area. I sought to give as an example the two lines using Halifax that could just as well discharge their cargo in New York; I am not saying they will.

Mr. Angus: Who required that the basic agreement called for direct calls to Canadian ports? Is it a voluntary thing?

Mr. Earlam: The basic agreement is based on all members agreeing.

Mr. Angus: Why was this put in there?

Mr. Earlam: I think the very simple answer is that if we are a conference serving Canada, we must expect to call at Canadian ports. Legally, we are unable to serve Canada as a conference by serving through the U.S.

Mr. Angus: Finally, in your estimation, who is going to benefit if Bill C-21 passes? Anybody? Think of it in both the short and the long term.

Mr. Earlam: Personally I would take the view that the shipper will benefit in the short term, but not in the long term.

Mr. Angus: Can you elaborate on the long term?

Mr. Earlam: I believe its effect make the attractions of becoming a conference member less and less. I have doubts about the future of the conferences in the long term. I wonder what could happen with individual service contracts on a confidential basis. What advantage might be taken of them by lines determined to get a larger share? This has happened before and it will happen again. The consequential effect on it could be conceivably that the conferences would wind up with one or more people tying everything up overnight. You then have a position where a considerable quantity of cargo is controlled by one or two shipping lines. They could provide a service for a particular cargo, but what would be left? The hell

[Traduction]

M. Earlam: Je ne peux que vous répondre oui et cela ressort clairement des commentaires que j'ai formulés dans le paragraphe suivant au sujet du niveau moyen des taux.

M. Angus: D'accord, merci. À la page 2 de votre mémoire, vous dites aussi que les marchandises canadiennes pourraient tout aussi bien être expédiées par les ports américains si les conférences canadiennes cessaient d'exister. Vous signalez en outre que l'accord de base de la conférence oblige ses membres à desservir directement les ports canadiens. Si le projet de loi C-21 est adopté tel que libellé, croyez-vous que ce déplacement aura lieu? Pouvez-vous nous donner une idée de l'ampleur de ce déplacement?

M. Earlam: Je n'en ai pas la moindre idée. Je n'oserais pas vous citer un chiffre. Je vous dis tout simplement que le danger existe. J'essayais de faire ressortir que les conférences emploient un certain nombre d'employés et créent de l'emploi dans ce secteur d'activités. J'ai cité l'exemple des deux lignes qui font escale à Halifax et qui pourraient tout aussi bien décharger leurs marchandises à New York; je ne dis pas que c'est ce qu'elles feront.

M. Angus: Qui a décidé de prévoir dans l'accord de base que les membres de la conférence doivent faire escale dans les ports canadiens? S'agit-il d'une décision volontaire?

M. Earlam: Les membres ont accepté l'accord de base.

M. Angus: Pourquoi avez-vous incluse une telle exigence?

M. Earlam: Le fait est que nous sommes une conférence desservant le Canada et que nous devons donc accepter de desservir les ports canadiens. Au plan juridique, la conférence serait incapable de servir les intérêts du Canada en desservant uniquement des ports américains.

M. Angus: Enfin, à votre avis, qui seront les grands gagnants si le projet de loi C-21 est adopté? Y aura-t-il des gagnants? Tenez compte, dans votre réponse, des incidences à court et à long terme.

M. Earlam: J'estime pour ma part que les expéditeurs en bénéficieront à court terme mais pas à long terme.

M. Angus: Pouvez-vous nous expliquer ce qui se produira à long terme?

M. Earlam: À mon avis, le projet de loi aura pour effet de rendre de moins en moins intéressante l'adhésion à une conférence. J'ai des doutes quant à l'avenir des conférences à long terme. Je me demande quelles seront les répercussions des contrats individuels d'exclusivité limitée conclus sous le sceau du secret. Dans quelle mesure les lignes les traiteront-ils de façon abusive afin d'obtenir une part du marché toujours plus importante? Cela s'est déjà produit et se reproduira à l'avenir. Un ou plusieurs transporteurs pourraient s'accaparer tout le marché du jour au lendemain, au détriment des conférences. Une ou deux lignes pourraient alors contrôler une quantité considérable de marchandises.

[Text]

with it. Who is going to serve then? I think there are many doubts about the effect in the longer term. I do not know, Harvey, whether you can elaborate on this.

Mr. Romoff: Perhaps one thing I would add is that the right of one-to-one confidential service contracts, by its very nature, must be of assistance to the very agile shipping carrier and to the large shipper, who can get together to make these deals quickly and privately and who can tie up blocks of cargo. This will help the large shipper and it will help the agile company—which I hope includes my company—but it will harm everybody else beyond question.

Mr. Angus: I have one final question. Why do CP ships not pass Montreal and come into the lakes?

• 1615

Mr. Romoff: CP ships came into the lakes pre-1970, or pre-containerization. In 1970, break-bulk cargo converted to container cargo, but the St. Lawrence Seaway is quite narrow and container ships do not fit. Therefore, the very simple answer is that you cannot do it.

Mr. Forrestall: I think a more interesting question is why Canadian Pacific ships are registered in Canada with Canadian crews. That is a question I thought he might have asked, which leads me into a very serious question about one of the few things that Mr. Angus and I agree upon 100%. If all these bloody conference lines were registered in Canada to serve Canada and we were getting \$4 or \$5 billion out of what you fellows are doing, how much money would we be earning for our coffers then?

Mr. Romoff: For example, our company has its head office in Bermuda and its service company in London, England. Between these two bases, we employ 125 to 130 people, so we are not talking of thousands of people on the managerial side of the business.

However, this is a very different question with regard to the ships themselves. Whether the company is in Canada, Bermuda or China, the ships can fly the flag of any country in the world. Unfortunately, Canada is not a low-cost country from which to operate ships. Our competition operates ships from Hong Kong, Liberia, Panama, Yugoslavia, Russia and Poland, and while it would be a very nice thing indeed to employ crews in Canada and fly the flag of Canada on the high seas, somebody has to pay for it. With respect, I do not think our customers will.

[Translation]

Elles pourraient assurer le service pour certaines catégories de marchandises mais qu'arriverait-il aux autres? Elles ne s'y intéresseraient pas. Qui alors desservirait les expéditeurs de ces autres marchandises? A mon avis, cela soulève de graves questions quant aux répercussions à long terme. Je ne sais pas, Harvey, si vous voulez ajouter autre chose.

M. Romoff: Je me contenterai d'ajouter que le droit pour deux parties de négocier des contrats d'exclusivité limitée confidentiels serait très avantageux pour les expéditeurs-transporteurs très débrouillards et pour les principaux transporteurs qui peuvent se rencontrer et conclure rapidement et en toute confiance des contrats leur donnant le contrôle sur d'énormes volumes de marchandises. Ce sera avantageux pour les principaux transporteurs et pour les entreprises débrouillardes—parmi lesquelles comptera la mienne, je l'espère—mais cela nuira sans aucun doute à tous les autres.

M. Angus: J'aurais une dernière question à vous poser. Pourquoi les navires du CP ne dépassent-ils pas Montréal pour se rendre jusqu'aux Grands lacs?

M. Romoff: Les navires du CP se rendaient jusqu'aux Grands lacs avant 1970, début de l'ère des conteneurs. En 1970, les vracquiers se sont convertis au transport des conteneurs et, la Voie maritime du Saint-Laurent étant très étroite, les navires pour conteneurs ne peuvent l'emprunter. Ainsi, la réponse est très simple, c'est impossible.

M. Forrestall: A mon avis, il serait plus intéressant de demander pourquoi les navires du Canadien Pacifique sont immatriculés au Canada et ont des équipages canadiens. Voilà la question qu'il aurait pu poser et qui m'amène à soulever une très sérieuse question parmi les rares sur lesquelles M. Angus et moi-même nous entendons parfaitement. Si toutes ces fichues conférences étaient enregistrées au Canada pour servir les intérêts des Canadiens et si nous récupérions quatre ou cinq milliards de dollars sur leurs activités, de quelle somme s'enrichiraient nos coffres?

M. Romoff: Par exemple, notre société a son siège social aux Bermudes et son siège administratif à Londres en Angleterre. Dans ces deux bureaux, nous employons entre 125 et 130 employés; il ne s'agit donc pas de milliers de gestionnaires.

Toutefois, c'est tout autre chose quand nous parlons des navires eux-mêmes. Que la société soit implantée au Canada, aux Bermudes ou en Chine, les navires peuvent hisser le drapeau du pays qu'ils veulent. Malheureusement, il est très onéreux d'exploiter des navires depuis le Canada. Nos concurrents exploitent des navires de Hong Kong, du Libéria, de Panama, de la Yougoslavie, de la Russie et de la Pologne et même s'il serait préférable d'embaucher des équipages au Canada et de hisser le drapeau du Canada sur les longs courriers, cela se paie. Sauf le respect que je vous dois, je ne crois pas que nos clients accepteraient d'en faire les frais.

[Texte]

Mr. Forrestall: How many ships do you have now?

Mr. Romoff: On the North Atlantic, we run a fleet of four ships providing weekly service.

Mr. Forrestall: Do you have any in any of the Asian conferences?

Mr. Romoff: No.

Mr. Forrestall: Are there any specialty ships, or are they all in the container business?

Mr. Romoff: We serve the Atlantic and the Mediterranean through the east coast. In addition, we have a separate company operating in the bulk business, tankers and dry bulkers, but that is a very separate business.

Mr. Forrestall: They are not in the conference.

Mr. Romoff: No.

Mr. Forrestall: Are there any break-bulk carriers left in the conference trades?

Mr. Romoff: No, certainly not on the north Atlantic. Some carriers handle a bit of break-bulk as an adjunct, such as deck cargo, but that is nothing serious. The trade is 99% containerized.

Mr. Forrestall: The wages of Canadian crews just on those four ships alone would be nice to have.

Mr. Romoff: Who would pay for it?

Mr. Forrestall: The National Transportation Federation requires that a pretty reasonable standard of wages to be paid to crews of vessels. It is true that you can find the odd piece of junk sitting in Hong Kong or some place which west coast forest industries would use in negotiations with Canadian Pacific to give good rates to move their lumber across the country by rail. However, the NTF requires international law. This is not the 1800s, the 1930s or even the 1960s, but the 1980s.

You will admit that the spread covering 99% of the world's water traffic travels in terms of crews' wages is within 10% or 12% at the very most. The interesting thing about this, Mr. Romoff, is that we are operating ships today with a third of the crews we used 10 or 12 years ago, so it is not a factor. I know why you are in Bermuda and so does everybody in this room. It makes good business sense. If I had a fleet of ships, I would probably be there too.

Mr. Romoff: We could have a long debate on this subject. We are aware of the ITF. Our ships are all under the ITF, no question. Our ships on the Atlantic are

[Traduction]

M. Forrestall: Combien de navires possédez-vous maintenant?

M. Romoff: Dans l'Atlantique nord, nous exploitons quatre navires qui assurent un service hebdomadaire.

M. Forrestall: En avez-vous qui sont inscrits dans l'une ou l'autre des conférences asiatiques?

M. Romoff: Non.

M. Forrestall: Avez-vous des navires spécialisés ou s'il s'agit uniquement de navires porte-conteneurs?

M. Romoff: Nous desservons l'Atlantique et la Méditerranée depuis la côte Est. En plus, nous avons une société distincte qui assure le transport des marchandises en vrac et qui exploite des navires-citernes et des vacquiers pour le transport des marchandises sèches mais c'est une entreprise tout à fait distincte.

M. Forrestall: Il ne sont pas membres de la conférence.

M. Romoff: Non.

M. Forrestall: Les conférences comptent-elles encore parmi leurs membres des entreprises d'exploitation de vacquiers?

M. Romoff: Non, pas dans l'Atlantique nord. Certains transporteurs prennent en supplément des marchandises diverses et du cargo de pont mais pas énormément. Le commerce est conteneurisé à 99 p. 100.

M. Forrestall: Ce serait intéressant de récupérer les salaires payés aux équipages canadiens de ces quatre navires seulement.

M. Romoff: Mais qui paierait?

M. Forrestall: La Fédération nationale des transports exige des propriétaires de navires qu'ils paient des salaires raisonnables à leurs équipages. Il est vrai qu'on peut trouver de vieux rafiots à Hong Kong ou ailleurs que les industries forestières de la côte Ouest pourraient utiliser pour amener le Canadien Pacifique à leur fixer de meilleurs taux pour transporter le bois d'un bout à l'autre du pays par rail. Toutefois, la Fédération nationale du transport applique le droit international. Nous ne sommes plus en 1800, en 1930 ou même en 1960 mais bien dans les années 80.

Vous admettez que pour 99 p. 100 du transport maritime international, l'écart n'est que de 10 ou 12 p. 100 dans les salaires versés aux équipages. Ce qui est intéressant dans tout cela, monsieur Romoff, c'est que nous exploitons aujourd'hui des navires avec un tiers des équipages que nous avions il y a 10 ou 12 ans; c'est donc un facteur d'importance secondaire. Je sais comme tous ceux qui sont présents aujourd'hui que votre siège social se trouve aux Bermudes. C'est une décision sensée du point de vue commercial. Si j'avais une flotte de navires, c'est peut-être probablement ce que j'aurais fait moi aussi.

M. Romoff: Nous pourrions en discuter longuement. Nous connaissons la Fédération internationale des ouvriers du transport. Nos navires y sont bien sûr tous

[Text]

crewed by U.K. officers and ratings. They are far from being substandard.

We do have some cost disadvantage even now with regard to those who fly the flag of Yugoslavia, Russia, and all kinds of odd parts of the world. The gap is more than 10%, 12%. The gap is substantial. I would accept your point that labour costs are not the only factor that make us operate offshore. It is one of the factors.

Mr. Redway: This morning we heard some evidence that we would not go far wrong if we followed the principles set out in the U.S. Shipping Act of 1984. Could you tell me your views on that?

Mr. Romoff: There is no question that C-21 is very much modelled on the U.S. Shipping Act of 1984. There is no question that the drafters of C-21 read the American act and spoke to its draftsmen and the congressional people involved in putting it together. Unfortunately, for reasons I do not understand, it goes in certain ways beyond the American statute. I think that is very wrong. I think Canada cannot afford to walk on water. It cannot afford to be well in advance of what the Americans are doing. It cannot afford to establish a regime that is the most unfriendly in the world towards conferences. I do not think that is in the public interest.

Should C-21 be cut back to match the outline of the American statute? Is that a good thing for Canada? The American statute was passed in 1984; now it is 1987. Two and a half years is a very short time. The American statute has caused a certain amount of turmoil and dislocation. That can be good or bad.

The American FMC is still struggling with how to control the way the statute works. It is still drafting regulations, holding public hearings, trying to structure itself to live with the new statute. At the same time there is a statutory review process just beginning in the states, which will come to conclusion 1989.

Mr. Redway: Which you do not want in this particular bill yourself.

Mr. Romoff: A statutory review is very different from a sunset. A review says you have a look at it; a sunset says it dies. They are quite different. What I am saying is that there are certain very appealing features in the American statute. There are also dislocations. It would be nice if this were 1990 and you had five years under your belt to form a better judgment. Unfortunately, we do not. If I had my ideal world and could impose my will upon Parliament, I would tell them to wait till 1990. Whether that is practical, I cannot say. Failing the ability to wait for those couple of years, I guess one could do worse than follow the Americans.

[Translation]

affiliés. Les équipages de nos navires sur l'Atlantique sont britanniques et conformes aux normes. Ils ne sont certainement pas inférieurs aux normes.

Même aujourd'hui, nous sommes désavantagés sur le plan des coûts par rapport à ceux qui naviguent sous le pavillon yougoslave, russe ou d'autres régions du monde. L'écart est appréciable, supérieur à 10 ou 12 p. 100. Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que les coûts de main-d'œuvre ne sont pas le seul facteur qui nous incite à mener des activités à l'étranger. C'est l'un des facteurs.

M. Redway: Selon un témoignage que nous avons entendu ce matin, nous ne nous tromperions pas tellement si nous suivions les principes énoncés dans la Loi américaine de 1984 sur la marine marchande. Quelles sont vos opinions là-dessus?

M. Romoff: Il ne fait aucun doute que le projet de loi C-21 s'inspire largement de la Loi américaine de 1984 sur la marine marchande. Il n'y a pas de doute que les rédacteurs du projet de loi C-21 ont lu la loi américaine et discuté avec ceux qui l'ont rédigée, de même qu'avec les membres du Congrès qui ont participé à la rédaction de la Loi. Malheureusement, pour des raisons qui m'échappent, la Loi canadienne va beaucoup plus loin que la Loi américaine. J'estime que cela est très mauvais. Je pense que le Canada ne peut pas se permettre de marcher sur l'eau. Il ne peut pas se permettre de prendre beaucoup d'avance sur les Américains. Le Canada ne peut pas se permettre d'instituer un régime qui soit le plus hostile au monde à l'égard des conférences. Je ne crois pas que cela serve l'intérêt public.

Le projet de loi C-21 devrait-il s'aligner sur la loi américaine? Est-ce que ce serait bon pour le Canada? La loi américaine a été adoptée en 1984; nous sommes maintenant en 1987. Deux ans et demi, c'est peu de temps. La loi américaine a suscité un certain émoi et quelques bouleversements. Cela peut être bon ou mauvais.

La Commission maritime américaine tente encore de voir comment l'application de la Loi peut être contrôlée. Elle est toujours en plein processus de rédaction de règlements, d'audiences publiques afin de se trouver une structure qui lui permettra de composer avec la nouvelle loi. En même temps, un processus de révision a été institué aux États-Unis, lequel se terminera en 1989.

M. Redway: Vous ne voulez pas de ce processus dans le projet de loi.

Mr. Romoff: Un processus de révision est loin d'être la même chose qu'une disposition d'abrogation de la loi. La révision a pour objet de réexaminer la loi, alors que la disposition d'abrogation met fin à son application. C'est très différent. Ce que je dis, en fait, c'est que la loi américaine renferme des dispositions très intéressantes. Mais il y a aussi des éléments qui dérangent. Si nous étions en 1990, la loi aurait cinq ans, et il serait plus facile d'en juger. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Idéalement, si je pouvais dicter ma volonté au Parlement, je lui demanderais d'attendre jusqu'en 1990. Mais je ne peux pas vous dire si cela serait pratique. À défaut de

[Texte]

Mr. Thacker: I have only one question for our witnesses and it relates to the evidence we received from the Canadian Shippers Council. It is a group of Canadian companies, very prestigious companies that have existed for a long time. They are a grouping of associations that represent a lot of people. They say they represent over 95% of the shipping in this country, a product that is shipped. How do you react to their brief? They felt the bill was very good on all counts.

• 1625

Mr. Romoff: It goes back in part to my statement before that the bill in a certain basic way takes out the plums of the American act and leaves the sour grapes to the conference. Those who get the plums think it is a pretty good deal, quite obviously. That does not mean it is a good deal in the public interest.

In certain ways, Bill C-21, in my view, goes much too far in favouring the shipper side of the balance. I know that the drafters of the bill were concerned about the balance. I think they got it a bit wrong. We know the Canadian Shippers' Council quite well. Certainly I can understand what they are saying from where they are sitting, but I do not think what they are saying is true from the standpoint of public policy.

Mr. Thacker: We have had some evidence that we should back off on the bill a bit in order to protect the shippers from themselves, that in the short run there might be a gain, but in the long term there will be a very great deal of harm. Would you subscribe to that theory?

Mr. Romoff: Well, the Shippers' Council is a funny kind of an organization. I do not really wish to criticize it, but it is a group made up essentially of traffic managers, major companies, and some bureaucrats from the industry associations. I think it is fair to say that their goals tend to be more short-run than long-run. I do not know whether we have to protect them against themselves, but I know that the goal of a traffic manager is to bring down his shipping costs next year because he is judged upon what he does next year. That may not be the goal of his boss, but I am not sure to what extent his boss is involved in the Shippers' Council. So there is a danger of taking short-term goals a bit too seriously and forgetting where it might take you.

Mr. Thacker: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall, you have another question.

Mr. Forrestall: Perhaps I might ask either or both gentlemen to comment. The charge has been made that you give very short shrift to the shippers, indeed that your concept of what constitutes an adequate meeting is to sit down and say hello, goodbye and that is it, you have satisfied the requirement that you meet. We have had that complaint, and that alarms and scares shippers a little bit.

[Traduction]

pouvoir attendre quelques années, je suppose qu'il y aurait encore pire à faire que d'emboîter le pas aux Américains.

M. Thacker: J'ai seulement une question à poser à nos témoins, et elle porte sur le témoignage du Conseil des expéditeurs canadiens que nous avons entendu. Le Conseil est un groupe de compagnies canadiennes, très prestigieuses, qui existent depuis longtemps. Il réunit des associations qui représentent beaucoup de monde. Il dit représenter au-delà de 95 p. 100 des expéditeurs au pays. Comment réagissez-vous au mémoire du Conseil qui trouve le projet de loi excellent à tous les points de vue?

M. Romoff: Je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure: d'une certaine façon, le projet de loi laisse de côté ce qu'il y a de bon dans la loi américaine et garde ce qu'il y a de mauvais pour la conférence. Il est bien évident que ceux qui peuvent en profiter estiment que c'est une assez bonne affaire. Cela ne veut pas dire que cela sert l'intérêt public.

À mon avis, le projet de loi C-21 favorise beaucoup trop les expéditeurs à certains points de vue. Je sais que les rédacteurs du projet de loi étaient soucieux d'atteindre un équilibre. Je pense qu'ils se sont trompés un peu. Nous connaissons assez bien le Conseil des expéditeurs canadiens. Je comprends très bien son point de vue, mais je ne crois pas que ce qu'il dit soit vrai sur le plan de la politique publique.

M. Thacker: Selon certains témoignages, nous devrions assouplir un peu le projet de loi pour protéger les expéditeurs entre eux-mêmes; la loi pouvant procurer des avantages à court terme, mais énormément de difficultés à long terme. Partagez-vous cet avis?

M. Romoff: Le Conseil des expéditeurs est une drôle d'organisation. Je ne veux pas vraiment le critiquer, mais le Conseil est un groupe composé essentiellement de gestionnaires de transport, de grandes compagnies et de certains bureaucrates d'associations de l'industrie. Je pense qu'il est juste de dire que ses objectifs ont tendance à être davantage à court terme qu'à long terme. Je ne sais pas si nous devons protéger les expéditeurs contre eux-mêmes, mais je sais que le but d'un gestionnaire du transport est de réduire ses coûts d'expédition pour l'année suivante, car c'est là-dessus qu'on le juge. Ce n'est peut-être pas le but de son employeur, mais je ne sais pas dans quelle mesure celui-ci joue un rôle au sein du Conseil. Il faut donc se garder d'accorder trop d'importance aux objectifs à court terme et d'oublier où cela peut mener.

M. Thacker: Merci.

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez une autre question?

M. Forrestall: Ma question s'adresse à l'un ou l'autre des témoins. Certains prétendent que vous avez très peu d'égards à l'endroit des expéditeurs, que votre idée, en fait, d'une rencontre adéquate est de leur dire bonjour, vous avez répondu aux exigences, merci. C'est une plainte que nous avons entendue, et cela inquiète un peu les expéditeurs.

[Text]

We are going to get it a short while later, I guess even this afternoon, where at a meeting with ANAERA, the Asian-North American Eastbound Rate Agreement, so-called "super conference" very little encouragement was given to the Canadian Retail Shippers' Association that the cartels—their word—would seriously consider any consultative process that included shipper input. Could you perhaps comment on that? At least to me it was a very serious charge.

Mr. Romoff: I agree the charge is terribly serious. Let me try to respond in two different ways. I think the first way I will respond is to observe that the proof of the pudding is in the eating. On the export side from Canada rates are now 60% of what they were seven years ago, or eight years ago, and if that is evidence of non-responsiveness—

Mr. Forrestall: Yes, but it is a bad argument.

Mr. Romoff: But that is a fact. You know, people do respond by what they do. But at a different level, I would respond by saying that when you meet with the Shippers' Council, and we have met quite often, these tend to be very strange kinds of meetings—strange in that the Shippers' Council is not a group that can commit its members; it is a group that is there to discuss, to debate, to make input, but it cannot say that if you conferences want to increase rates by 10%, but will take 5%, you have a deal. They cannot say that. They cannot say 10% is far too much, 5% is far too much; they cannot commit those they represent.

So these are not true negotiating meetings. They tend to be broad discussion meetings, given the nature of the organization. And in that kind of context, what is sufficient information? The word is very open-ended. We come to meetings, we make a proposal, and we give them certain facts. But they want more. People always want more. When a party cannot commit and make a deal, there is never enough on the table, because they cannot accept it.

• 1630

Mr. Forrestall: Okay.

The Chairman: Does this answer the question?

Messieurs Romoff et Earlam, nous vous remercions de nous avoir exprimé vos vues et commentaires au sujet du projet de loi C-21 et vous souhaitons bonne chance dans l'évaluation de vos demandes.

I understand the Canadian Retail Shippers' Association is here. If the committee agrees, we can proceed right now.

Nous accueillons maintenant MM. Doug Stewart, D.W. McCalden et Bill Clark, représentants de l'Association canadienne des expéditeurs. Bonjour, messieurs.

[Translation]

Nous en entendrons parler un peu plus tard, cet après-midi même, je pense—il semblerait qu'à une réunion avec l'ANAERA, c'est-à-dire la *Asian-North American Eastbound Rate Agreement*, la «superconférence», comme on l'appelle, très peu d'encouragement a été donné à la *Canadian Retail Shippers' Association*: les cartels—et je reprends l'expression qui a été utilisée—refusant de considérer avec sérieux la participation des expéditeurs dans tout processus de consultation. Quels sont vos commentaires là-dessus? Pour moi, c'est une accusation très grave.

M. Romoff: Je conviens que c'est très grave. Je vais essayer de répondre de deux façons. Tout d'abord, il faut regarder ce qui s'est produit dans l'industrie. Dans le secteur des exportations au Canada, les tarifs sont aujourd'hui à 60 p. 100 de ce qu'ils étaient il y a sept ou huit ans, et si pour vous cela est une preuve que nous ne sommes pas à l'écoute. . .

M. Forrestall: Peut-être, mais ce n'est pas un bon argument.

M. Romoff: Mais c'est un fait. Vous savez que la réponse des gens se reflète dans ce qu'ils font. Mais d'un autre point de vue, je vous répondrai que les réunions avec le Conseil des expéditeurs—et nous en avons eu plusieurs—ont tendance à être très étranges en ce sens que le Conseil n'est pas un groupe qui peut prendre des engagements pour ses membres; il est là pour discuter, prendre part au débat, mais il ne peut pas marchander avec les conférences et dire, par exemple, qu'il acceptera une augmentation des tarifs de 5 p. 100 au lieu des 10 qu'elles demandent. Le Conseil ne peut pas faire cela. Il ne peut pas dire qu'une hausse de 10 ou 5 p. 100, c'est beaucoup trop; il n'a pas ce mandat.

Il ne s'agit donc pas de véritables négociations. Il s'agit plutôt de discussions générales, eu égard à la nature de l'organisation. Dans ce contexte, qu'est-ce qui constitue de l'information suffisante? La notion est très large. Nous nous rencontrons, nous lui faisons une proposition et lui exposons certains faits. Mais le conseil en veut plus. Les gens en demandent toujours plus. Quand l'une des parties ne peut s'engager et conclure un marché, les propositions ne sont jamais suffisantes, parce qu'on ne peut pas les accepter.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Cela répond à votre question?

Mr. Romoff and Mr. Earlam, we wish to thank you for having shared with us, your views and comments on Bill C-21, and good luck in the evaluation of your requests.

Je pense que l'Association canadienne des expéditeurs est ici. Si le Comité est d'accord, nous allons poursuivre.

We will now hear Mr. Doug Stewart, Mr. D.W. McCalden and Mr. Bill Clark, for the Canadian Retail Shippers Association. Good afternoon.

[Texte]

Mr. Doug Stewart, do you want to introduce yourself and the members of your team? As you already know, you have about 45 minutes. This leaves 10 or 15 minutes to make your presentation and a total of 30 minutes for questions. Go ahead, Mr. Stewart.

Mr. Dave M. McCalden (National Manager, Physical Distribution, Sears Canada): Thank you, Mr. Chairman. My name is Dave McCalden. I will start off, if I may. I am the national manager, distribution, for Sears Canada Inc. Mr. Clark is distribution director for the Hudson's Bay Company and Mr. Stewart is general manager of our association.

Before we get into our address I would like to make some comments about the previous speaker. I am quite honestly getting a little tired of so-called carriers telling what shippers really believe in. We are not naive. We are not short-sighted. We can look at the long picture as well as they can. We are not after lower rates. We are looking at a balanced position. I happen to be a traffic manager, but I will speak for all traffic managers. Let me comment on a note I made on it.

My CEO knows exactly what is going on. I had my CEO write to many of you indicating he is in complete support of not only this bill, but also of Bills C-18 and C-19 as well. I get a little annoyed when so-called carriers speak for us. Let us speak for ourselves. We are prepared to do so right now.

You have heard a particular point of view. This point of view was obviously the point of view of a cartel. Believe me, if I was in the cartel business and if I could control prices, I would say all the things they said. Unfortunately very few people are in such an envious position. If you have to make a decision between black and white—we like to think we are the white and they are the black—they are painting a very black picture. They are painting a picture that this particular legislation will destroy the conferences. I do not think it will. I do not think they think it will either.

Fundamentally you have to make a decision on the basis of whether a group of people should set prices. Forget for a moment we are talking about transportation prices; let us talk about anything. Should a group of people set prices on any product they are prepared to sell? Our position is that we think no. We do not agree with conferences. However, being realistic, we are a Canadian trading nation. While we are very big, we are not dominant. Conferences are a way of life throughout the world. In our particular position, we feel we will support this bill, providing the bill goes through with a balance.

• 1635

Conferences as cartel-like activities should not exist. However, in the wisdom of Canada and of the world's shipping trades, if conferences continue to exist then this

[Traduction]

Monsieur Doug Stewart, pourriez-vous vous présenter et nous présenter vos collègues? Comme vous le savez, vous avez environ 45 minutes. Cela veut dire 10 ou 15 minutes pour nous présenter votre exposé et 30 minutes pour les questions. Monsieur Stewart, vous avez la parole.

M. Dave M. McCalden (directeur national, distribution, Sears Canada): Merci monsieur le président. Je m'appelle Dave McCalden. Je suis prêt à commencer. Je suis le directeur national de la distribution pour *Sears Canada Inc.* M. Clark est le directeur de la distribution pour la compagnie de la Baie d'Hudson et M. Stewart est le directeur général de notre Association.

Avant de vous présenter notre mémoire, j'aimerais faire quelques commentaires au sujet du témoin précédent. Je commence franchement à en avoir assez des transporteurs qui disent savoir ce que veulent les expéditeurs. Nous ne sommes pas naïfs. Nous ne sommes pas myopes. Nous pouvons penser à long terme aussi bien qu'eux. Nous ne sommes pas en quête de tarifs plus bas. Je suis un gestionnaire des transports, mais je vais vous parler au nom de tous les gestionnaires de transport. Permettez-moi de vous faire part d'une note que j'ai écrite à ce propos.

Mon chef de cabinet sait exactement ce qui se passe. Je lui ai demandé d'écrire à bon nombre d'entre vous pour dire que nous appuyons pleinement non seulement le projet de loi C-21, mais aussi les projets de loi C-18 et C-19. Cela m'enrage un peu quand les transporteurs parlent pour nous. Nous pouvons parler pour nous-mêmes. Nous sommes prêts à le faire maintenant.

Vous avez entendu un point de vue. C'était évidemment celui d'un cartel. Je vous prie de me croire que si je faisais partie de ce cartel et si je pouvais contrôler les prix, je dirais exactement la même chose. Malheureusement, il y a très peu de gens dans cette situation enviable. Si vous avez un choix à faire entre le blanc et le noir—et nous considérons que nous sommes blancs et eux noirs—le tableau qu'ils vous brossent est effectivement très sombre. Ils prétendent que le projet de loi détruira les conférences. Je ne pense pas que ce soit le cas. Je ne crois pas non plus que c'est ce qu'ils pensent.

En gros, vous êtes appelés à décider si un groupe devrait fixer les prix. Oublions pour un moment qu'il est question de prix du transport; disons qu'il s'agit du prix de n'importe quoi. Est-ce qu'un groupe devrait fixer les prix d'un produit, quel qu'il soit, qu'il est prêt à vendre? A notre avis, il ne devrait pas. Nous ne sommes pas en faveur des conférences. Cependant, il faut être réaliste, nous sommes un pays qui fait du commerce. Bien que nous soyons un très grand pays, nous ne sommes pas un pays dominant. Les conférences sont une réalité dans le monde entier. Nous sommes prêts à appuyer le projet de loi, pourvu qu'il tende à un équilibre.

Les conférences, qui correspondent en fait à des formations de cartels, devraient être interdites. Si l'on estime néanmoins, au Canada et dans le reste du monde,

[Text]

type of bill will provide a balance between the shippers and the sellers.

I want to take a moment to identify who we are because there seems to be some confusion. It begin with, we are not a trade association. We are the Canadian Retail Shippers' Association. Key words may make it sound like The Canadian Shippers' Council, but we are only a member of that council. Furthermore, we do not just represent the large shippers; we also represent small shippers. We have 247 members and have been in business 34 years, buying transportation for those members and servicing 262 communities in Canada.

We differ from most other associations in that we actually purchase the transportation. The two speakers who preceded me indicated that they cannot speak to the Shippers' Council and make a deal. Believe me, anybody talking to our association can make a deal because we own the freight. We decide how we are going to ship it and what rates we are going to pay.

We would like to give you a practical demonstration of how the present bill does not protect the shippers of merchandise. It is inadequate and if we are going to live in a conference environment, you should not take apart Bill C-21 as it is presently presented because we feel that this bill will give the necessary balance.

As we point out in our second paragraph, we are not a trade association. Therefore, when you speak to us, you speak to people who have had practical experience in the buying of ocean transportation over a long period of time. We will very readily identify ourselves with the Canadian Shippers' Council proposals. We are part of that organization and we embrace their brief as they submitted it. By the way, there will be a follow-up brief from the Shippers' Council.

Mr. Stewart will indicate what we have achieved over that particular period of time and the concerns we have. If C-21 is not put forward, both the small and large shippers of Canada are going to be working at a disadvantage. As retailers, we have imported merchandise for some time, and we have structured ourselves so that we, not the shippers, control and select the ocean carriers. We are the receivers in this particular case, and we spend \$20 million at it. This is a very large movement, and there has been a change in our trading patterns so that a very significant portion of the imported merchandise we sell in our stores, which is only 5% of what we sell, now comes from Asia.

Mr. Doug Stewart (General Manager, Canadian Retail Shippers' Association): Gentlemen, we would like to share

[Translation]

qu'il ne faut pas les supprimer, cette loi permettra au moins de rétablir l'équilibre entre les expéditeurs et les transporteurs.

Je vais d'abord dire qui nous sommes, car j'ai l'impression qu'il y a eu un petit malentendu. Nous ne sommes pas une association professionnelle. Nous sommes la *Canadian Retail Shippers Association* et, en dépit de ce titre qui fait penser au *Canadian Shippers' Council*, nous ne sommes en fait que membre de ce dernier. Ajoutons que nous ne représentons pas seulement les grosses maisons d'expédition, mais également les petits expéditeurs. Nous sommes composés de 247 membres, existons depuis 34 ans et achetons des services de transport pour nos membres, lesquels desservent 262 localités au Canada.

Ce qui caractérise notre Association, c'est qu'à la différence des autres nous sommes effectivement acheteurs de services de transport. Les deux témoins précédents ont justement indiqué qu'ils ne pouvaient pas traiter avec le *Shippers' Council*; dans notre cas, c'est complètement différent et toute personne qui s'adresse à nous peut effectivement acheter nos services. C'est bien de nous que dépend l'acheminement du fret et nous décidons comment l'expédition va être faite et à quel tarif.

Nous aimerions maintenant vous montrer, de façon très concrète, que ce projet de loi n'est pas en fait une garantie de protection pour les expéditeurs, qu'ils n'y suffiraient pas, mais que, si, par ailleurs, les conférences se maintiennent, nous vous demandons de conserver telles quelles les dispositions du projet de loi C-21 qui permettent de rétablir un équilibre bien nécessaire.

Comme nous le faisons remarquer au deuxième paragraphe, nous ne sommes pas une association professionnelle. Lorsque vous vous adressez à nous, vous vous adressez à des personnes qui ont une longue expérience du marché des transports au long cours. Nous faisons partie du *Canadian Shippers' Council* et nous approuvons le contenu du mémoire qu'il a présenté. Il y aura d'ailleurs, je vous le signale en passant, une suite à ce mémoire.

M. Stewart va vous donner un aperçu de nos activités depuis notre création et vous parler de nos difficultés. Si le projet de loi C-21 n'est pas adopté, les expéditeurs canadiens, petits et grands, vont se trouver désavantagés. En tant que détaillants, nous faisons de l'importation depuis déjà pas mal de temps et nous nous sommes organisés... je ne parle pas ici des expéditeurs... pour pouvoir procéder à un choix entre les diverses offres qui nous sont soumises par les cargos. Nous sommes alors les destinataires et nous consacrons à ces transactions 20 millions de dollars. Il s'agit de volumes importants et l'évolution de la scène commerciale fait qu'une partie très importante des importations vendues dans nos magasins, qui ne représentent que 5 p. 100 de nos ventes, vient maintenant de l'Asie.

M. Doug Stewart (directeur général, *Canadian Retail Shippers Association*): Messieurs, nous allons vous

[Texte]

with you the history of how our association has bought its ocean transportation services on the very major Asia trade.

In the late-1970s, the ocean carrier cartels or conferences absolutely controlled the liner trade business to the point where there were very high freight rates and the carriers were opposed to giving any rate structures shippers required. We met with the conferences on many occasions and attempted to establish with them a better foundation, such as the cost-of-service philosophy, on which to base their rates. The conferences were adamant that their rate structure would remain on the value-of-service philosophy. I will try to explain what that is. If 100 television sets that filled a container can afford to pay \$4,000 to ship that container from A to B, that is what the rate would be. If that same container was loaded with bicycles or lawn furniture, and all it could afford was \$2,000, that would be the rate. By manipulating the prices, the conferences were squeezing the maximum return for them.

• 1640

Our position to the conference was that a container of relatively the same value and same weight, from A to B, should be priced at relatively the same cost. Our position with the conferences was totally turned down, leaving us no alternative but to attempt to establish our program outside the conference network. We made this shift to non-conference carriers in 1979. Since that time, there has been a weakening of the conference structure from Asia to North America. This is partially caused by excess capacity and new carriers entering the service. Basically, for us it meant that for the past eight years we have had a great number of liner carriers, good carriers, reputable carriers, which have been available to us independent of the conference basis. From that, we have established an excellent shipping relationship.

Our relationship with those carriers is established by an annual tender process. We tender all our freight once a year. We give the carriers a deadline upon which to submit their proposal. It is a one-shot proposal, in that they get one shot at it. By October 31, their tender must be in. By December 1, we make our decision and determine from those tenders who will be the carriers for the following calendar year. If the carriers are successful, we write a confidential contract. That is how we have done our business for the past eight years and it has been substantial business.

On many occasions over the past eight years, we have met with the prevailing conferences from Asia in an attempt to work out an agreement with the conference. We have met in Toronto and Vancouver. We have even gone to the expense of meeting with the conference in Tokyo. As recently as October 1986, we met in Regina with the Managing Director of ANAERA, the super conference referred to earlier. Even in that meeting,

[Traduction]

expliquer comment notre Association a négocié avec les compagnies maritimes pour tout ce secteur très important du commerce avec l'Asie.

À la fin des années 70, les groupements ou conférences de transporteurs maritimes avaient la haute main sur tous les transports au long cours, refusaient aux expéditeurs les barèmes tarifaires que ceux-ci demandaient et imposaient des prix très élevés pour leurs services. Nous nous sommes réunis avec ces conférences à plusieurs reprises, afin de pouvoir nous entendre sur des principes qui nous paraissaient meilleurs et, notamment, sur l'idée de facturer le service en fonction de son coût. Les conférences voulaient s'en tenir à une facturation en fonction de la valeur des services. Je vais essayer de vous expliquer ce dont il s'agit. Si, pour faire transporter 100 appareils de télévision dans un conteneur, on peut payer 4,000\$, c'est ce que le transporteur va exiger. Mais si le même conteneur est rempli de bicyclettes ou de mobiliers de jardin et que l'on ne peut payer que 2,000\$, ce sera, cette fois-là, le prix convenu. En manipulant ces prix, les conférences arrivaient à maximiser leurs profits.

De notre côté, nous estimions que deux conteneurs d'une valeur similaire, pesant à peu près la même chose et faisant le même trajet, devraient être facturés de façon comparable. Les conférences se sont refusées à appliquer ce principe et ne nous ont laissé, finalement, d'autres choix que de nous organiser en-dehors de leur réseau. C'est ainsi qu'en 1979 nous nous sommes adressés à des transporteurs hors-conférence. Depuis cette date, et sur les lignes qui relient l'Asie à l'Amérique du Nord, la position des conférences s'est affaiblie. Cela vient du fait que de nouveaux transporteurs sont arrivés sur le marché et que l'on n'arrive pas à remplir les bateaux. Pour nous, cela s'est traduit, depuis huit ans, par une offre de service de la part d'un nombre important de transporteurs au long cours de qualité, réputés et totalement indépendants du système des conférences. Nous avons réussi à établir avec eux d'excellentes relations d'affaires.

Nous procédons par appel d'offres annuel. Nous mettons tout notre fret en concours, nous prévoyons une date limite pour les soumissions, une seule proposition est faite et les choses se décident en une fois. La date limite de dépôt des soumissions est fixée au 31 octobre et nous publions au 1^{er} décembre la liste des transporteurs auxquels nous nous adresserons au cours de l'année civile suivante. Il nous arrive de signer avec certains d'entre eux des contrats confidentiels, c'est ainsi que nous procédons donc depuis huit ans, et cela représente un volume d'affaires important.

Il nous est arrivé, à plusieurs reprises, au cours de ces huit années, de nous réunir avec les conférences les plus importantes assurant le service de l'Asie, pour essayer de nous entendre avec elles. Nous nous sommes réunis à Toronto, à Vancouver et nous sommes même allés jusqu'à nous réunir avec l'une d'entre elles à Tokyo. Pas plus tard qu'en octobre 1986, nous avons rencontré à Regina le directeur de l'ANAERA, cette conférence très importante

[Text]

which was only several months ago, we were given little encouragement that the cartels would seriously consider any process which involved shipper input.

There are those who say the conferences are on the wane in world trade. We think perhaps it may be the case in many of the liner trades. We dispute that fact in the trade between North America and Asia. This is the largest shipping corridor in the world and it is of paramount importance to Canada and its trading future. In this particular trade line, shipping cartels are gaining significant momentum in the form of super conferences which threaten to virtually monopolize the liner trade between North America and Asia.

When the super conferences really take hold, the non-conference carriers are few and far between. When they are few and far between, the options available to shippers in both directions are such that the conferences dictate the prices.

The position we are presenting to you is based on our experience on an inbound trade, but we think our position reflects the outbalancing area as well. The exporter dilemma is the same. When we speak of ANAERA and the ANAERA carriers, the exact same carriers which belong to ANAERA also belong to TWRA, the outbound conference.

Since the introduction of *Freedom to Move* and Bill C-21, we have endorsed this legislation as the only method by which we can establish a balanced negotiating position between shipper and carrier in a conference environment, as long as shipping cartels are provided exemption from anti-combines legislation.

• 1645

As Mr. McCalden stated before, we are not particularly in favour of conferences. But we have to live in the real world, and the real world says that if you are going to be a trading nation, you should live with the conference environment. We do not believe that Canada as a relatively small nation in the trading world should be the first nation to not allow conferences such cartel-like action. But if there was a major move afoot, we would certainly support it.

Our direct experience as I have just related to you is actual and is certainly not theoretical. It clearly conflicts with the notion that conferences that dominate a corridor will ever adopt a consultative process with shippers. This is simply not a factual or realistic assumption. Shippers need the provisions contained in Bill C-21 to level the playing field. We endorse and support Bill C-21 in its entirety.

We would offer a specific comment on two of the more controversial provisions. The first provision is the service contracts. We believe a service contract to be the same as any contract between a willing seller and a willing buyer.

[Translation]

dont il a été question tout à l'heure. Mais, même à cette réunion, qui a pourtant eu lieu juste quelques mois, nous n'avons absolument pas eu l'impression que ces groupements envisageraient très sérieusement de négocier avec les expéditeurs.

Il y a ceux qui prétendent que les conférences sont en perte de vitesse. Cela est peut-être vrai pour certaines grandes lignes, mais ça ne l'est certainement pas pour les lignes reliant l'Amérique du Nord à l'Asie. Or, il s'agit bien ici des lignes les plus importantes dans le monde et de lignes qui revêtent une importance capitale pour le Canada et son avenir commercial. Or, les conférences maritimes ont pris sur cette ligne de plus en plus d'importance et l'on assiste à la formation de super-conférences qui menacent virtuellement de monopoliser le transport entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Lorsque ces super-conférences s'implantent, les transporteurs hors-conférence se font vraiment rares et les expéditeurs sont obligés de se soumettre au diktat des conférences.

Nous parlons ici à partir d'une position d'importateur, mais nos conclusions sont également valables pour les expéditions à partir du Canada. Le problème des exportateurs est le même. Lorsque nous parlons de l'ANAERA et de ses transporteurs, il faut bien comprendre que ces mêmes transporteurs font également partie de la TWRA, qui s'occupe du transport à partir de l'Amérique du Nord.

Après la publication de *Aller sans entraves*, le projet de loi C-21 nous paraît être la seule façon de rétablir l'équilibre qui permettra véritablement aux expéditeurs de négocier avec les transporteurs, tant qu'il y aura des conférences et tant que la législation antitrust leur accordera un statut d'exception.

Comme l'a dit M. McCalden, nous ne sommes pas spécialement favorables aux conférences. Toutefois, il faut tenir compte de la réalité, et cette réalité impose aux nations commerçantes le système des conférences. Le Canada n'étant pas l'une des principales puissances commerciales, je ne crois pas qu'il lui appartienne de donner l'exemple d'une opposition à ces mesures de type cartel. Toutefois, si un mouvement d'envergure s'amorçait dans ce sens, nous l'appuierions sans aucun doute.

Nous avons, comme je viens de le dire, une expérience des plus concrètes en la matière, et pour nous, une conférence qui exerce une domination sur un corridor n'adoptera jamais une attitude consultative avec les expéditeurs. Imaginez cela, c'est se leurrer. C'est pourquoi les expéditeurs doivent pouvoir compter sur les dispositions du bill C-21 pour compenser ce handicap. Nous appuyons donc le bill C-21 sans la moindre réserve.

Nous aimerions commenter de façon plus spécifique deux des dispositions les plus controversées. La première concerne les contrats d'exclusivité limitée. Selon nous, ce genre de contrat doit être identique à tout contrat passé

[Texte]

We think it is the backbone of the free enterprise system. It is the right of a seller to negotiate a level of service to be provided and of the buyer to negotiate a cost he is prepared to pay for the service. For this process to be successful, the positions of either party must not be affected by the knowledge that the terms and conditions of the contract will be available to the competitors of either the shipper or the seller.

The confidentiality of a service contract, in our opinion, is absolutely required to avoid distortion and limitation of the service contract provision. We understand it is the intent of the legislation, as it was written, that service contracts be confidential between shipper and carrier. However, the wording in paragraph 4.1(c) is a little loose and it may allow a conference access to the details of a service contract while still meeting the legislation's requirements. We would recommend the verbiage be modified to clearly establish that the terms and conditions of the confidential contracts not be available to any parties, other than the shipper and the carrier and the government agency.

We have no objection to a carrier's filing with his chosen conference notice that a confidential contract does exist with a specific shipper. We believe the detailed terms and conditions and specifically the rate should not be part of the filing.

The second item we would wish to comment on would be independent action. On this matter we feel very strongly that conferences generally have a tendency to structure themselves based on the minimum available service of the weakest cartel carrier member and the financial return requirements of the highest-cost cartel carriers. As such, a carrier who may be in a position to offer a superior service or rate is unable to do so without the right of independent action. The result is that both shipper and carrier are deprived of an opportunity of mutual benefit.

We believe that an independent action provision is imperative if we are to have an environment where carriers encouraged to use initiative and innovation to secure business. Without it there is far less incentive to specialize or to tailor services to meet a shipper's needs. Without the provision the lowest common denominator of the cartel's service and the highest-cost operator will dictate the cartel's offering to Canadian shippers.

In conclusion, we would like to say that the Shipping Conferences Exemption Act of 1979 is out of step with the reality of today's liner trades with Canada. While exemption of shipping line cartels from the provisions of the Competition Act appear necessary for global continuity, it is imperative that shippers be protected by having sufficient tools available to them to balance the unwieldy power of a shipping line cartel. Stability to a

[Traduction]

entre un acheteur et un vendeur agissant de leur plein gré. Pour nous, ce principe constitue la base de la libre entreprise. En effet, le vendeur a le droit de négocier le niveau de service devant être fourni; quant à l'acheteur, il est en droit de négocier le prix qu'il est disposé à payer pour ce service. Si l'on veut que ce processus aboutisse, il ne faut pas que l'expéditeur ou le transporteur soit entravé par le fait que les conditions du contrat seront communiquées à ses concurrents.

Selon nous, si l'on veut éviter les distorsions et les entraves à l'application des contrats d'exclusivité limitée, il faut absolument respecter leur caractère confidentiel. Il semble d'ailleurs que telle soit l'intention du législateur. Toutefois, la formulation du paragraphe 4.1c) demeure assez floue et risque de permettre à une conférence d'obtenir les détails d'un contrat d'exclusivité limitée sans pour autant violer la loi. C'est pourquoi nous recommanderons que le texte soit remanié afin qu'il soit établi, sans équivoque possible, que seul l'expéditeur, le transporteur et l'organisme gouvernemental responsable auront accès aux conditions du contrat.

Nous n'avons aucune objection à ce qu'un transporteur notifie à sa conférence l'existence d'un contrat confidentiel avec un expéditeur donné. Toutefois, nous pensons que le détail des conditions et plus particulièrement, le taux de fret, ne devraient pas être précisés dans cette notification.

Nous aimerions également faire quelques commentaires concernant la mesure distincte. Selon nous, il est indubitable que les conférences fondent leurs conditions sur le service minimal, offert par le membre le plus faible et les contraintes de rentabilité du membre présentant les coûts les plus élevés. C'est pourquoi, un transporteur capable d'offrir un service de qualité supérieur, ou un taux extrêmement concurrentiel doit obligatoirement recourir à la mesure distincte.

Il est donc indispensable, selon nous, que le projet de loi contienne une disposition relative à la mesure distincte, afin que les transporteurs soient encouragés à faire preuve d'initiative pour élargir leur marché. En l'absence d'une telle disposition, ils seront infiniment moins encouragés à se spécialiser ou à adapter leurs services en fonction des besoins de l'expéditeur. On verra alors s'opérer un nivellement par le bas, à savoir que le niveau le plus faible de service d'une part, et le niveau de coût le plus élevé d'autre part, détermineront l'offre du cartel aux expéditeurs canadiens.

Pour terminer, disons que la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes est aujourd'hui dépassée par rapport à la réalité des transports maritimes auxquels participe le Canada. Même si, afin d'assurer une continuité générale, il semble nécessaire d'exempter les cartels de transporteurs maritimes des dispositions de la Loi sur la concurrence, il n'en est pas moins indispensable de prévoir, à l'intention des expéditeurs, une panoplie de

[Text]

conference is lack of competition and higher prices to shippers. We believe Bill C-21 does address this problem and accomplishes establishing ground rules within which both shippers and carriers can comfortably operate.

The legislation is fair and balanced between shippers and carriers. We strongly urge this committee to endorse Bill C-21 and to support its timely passage into law.

• 1650

The Chairman: Thank you, Mr. McCalden and Mr. Stewart, for your comments and your presentations. I understand you have something to add, Mr. McCalden.

Mr. McCalden: I see in my notes here that I forgot to answer Mr. Forrestall's question, and I would like to comment that neither did Mr. Romoff. Mr. Forrestall, if you recall, asked a question that was quoted word for word out of our context, and he in effect responded on the basis of his consultation with The Canadian Shippers' Council. I think if Mr. Romoff was... I am sorry, Harvey is gone; I have known Harvey for a long time. He did not answer your question, on the basis that the conferences did not respond to our comment of the CRSA.

Again, we are the people who can sit down and in 10 minutes make a deal. They did not respond to us. He responded, if you recall, to the effect that he could not make a deal with The Canadian Shipper's Council. He evaded the issue of saying that he could have made a deal with CRSA.

Mr. Chairman, we are now open for questions.

The Chairman: Mr. Angus, you are first.

Mr. Angus: Gentlemen, it is good to see you again. One thing I could say for you is that you certainly are consistent and persistent.

I want go back to Mr. Earlam's presentation. I cannot remember whether you were in the room or not. I raised part of the question about the market-driven stuff. There was a paragraph in his brief, and I want to read it to you and get your reaction to it, because it tends to—at least in the Atlantic—argue against the kind of scenario you were talking about in the Pacific.

In 1979 our average revenue per TEU in the westbound trade was indexed at 100. In 1983, three years later, it was the same figure, and at the end of 1986 it was only 119, an increase of 19% in seven years. Over the same period, eastbound carryings have dropped by over 30%, with a dramatic effect on the level of rates, which now stand at an index of 60, by comparison with the westbound level of 119. I ask you whether these figures

[Translation]

moyens leur permettant de compenser les pouvoirs massifs dont dispose les cartels de transporteurs maritimes. Assurer la stabilité d'une conférence, c'est étouffer la compétition et imposer des prix plus élevés aux expéditeurs. Nous pensons que le bill C-21 tente de résoudre ce problème et établit certaines règles fondamentales qui faciliteront la vie tant aux expéditeurs qu'aux transporteurs.

Ce projet de loi est équitable, car il tient compte des intérêts des deux parties en présence, transporteurs et expéditeurs. Nous recommandons instamment au Comité d'adopter le bill C-21 et de faire en sorte qu'il obtienne rapidement force de loi.

Le président: Je vous remercie, messieurs McCalden et Stewart de votre exposé et de vos explications. Je crois, monsieur McCalden, que vous avez quelque chose à ajouter.

M. McCalden: En effet, je vois que ni M. Romoff, ni moi-même, n'avons répondu à la question de M. Forrestall. Vous vous souviendrez que M. Forrestall a posé une question, laquelle a été citée mot pour mot mais hors contexte; cette réponse était d'ailleurs basée sur une consultation avec le Conseil des expéditeurs canadiens. Je crois que M. Romoff... Mais je vois que Harvey n'est plus parmi nous; je le connais depuis bien longtemps. S'il n'a pas répondu, c'est parce que les conférences n'ont pas réagi à notre commentaire concernant l'ACMC.

Une fois de plus, c'est avec nous que ces questions peuvent être réglées le plus rapidement. Or, ils ne nous ont pas répondu. Vous vous souviendrez qu'il a répondu en disant qu'il ne pouvait pas parvenir à un accord avec le Conseil des expéditeurs canadiens et il a évité de dire qu'il aurait pu s'entendre avec l'ACMC.

Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président: Monsieur Angus, vous êtes le premier sur ma liste.

M. Angus: Messieurs, je suis heureux de vous revoir. Il y a une chose que l'on doit vous reconnaître, c'est la persévérance.

Permettez-moi de me reporter à l'exposé de M. Earlam. Je ne sais pas si vous étiez dans la pièce à ce moment-là. En tout cas, j'ai parlé des effets du marché. J'aimerais, à ce propos, citer un paragraphe de son exposé pour savoir ce que vous en pensez. En effet, il semble prendre—au moins pour l'Atlantique—le contre-pied de l'hypothèse que vous envisagiez pour le Pacifique.

En 1979, votre revenu moyen par UET, pour les échanges avec l'Ouest ont été indexés à 100. En 1983, soit trois ans plus tard, ce chiffre était demeuré le même, pour n'atteindre que 119 en 1986, soit une augmentation de 19 p. 100 en sept ans. Pendant la même période, les transports en direction de l'Est ont subi une chute de plus de 30 p. 100, avec les répercussions que l'on imagine sur les taux de fret, dont

[Texte]

are a result of the abuse of the conference position in free competitive terms.

Mr. McCalden: I would like Mr. Stewart to answer that, but may I say at the outset that the marketplace on the high level is a dictate as to what rates are to be charged. There is no denying there is overtonnage, and the overtonnage has an effect on reducing the rates. I think the same has taken place on the Pacific was well. I am not too familiar with the North Atlantic.

The rates have definitely dropped. That is a mechanism of why ANAERA was formed—to bring the rates up to a much higher level. It was not that many years ago that we were paying \$5,000 a box from Asia. We are paying half that price now, but it is a mechanism in the marketplace which we want to keep and retain.

If in the wisdom of the carriers they keep putting ships on and they are still trying to get more and more market share... The cartel-like action really keeps raising the rates, so everybody makes money. That is the fundamental aspect of a cartel, and what they are is behind right now. But if we do not have Bill C-21, you will see it go the other way again.

Mr. D. Stewart: I would just like to make one comment, an expansion of that. You are making one very major presumption, and the presumption is that whenever that base 100 was established, you were not getting shafted. The rates could be—

Mr. McCalden: Could be 63 times as much—

Mr. D. Stewart: It could be 60% of that rate level now and they could still be making money.

Mr. Angus: But it could be the other way around too.

Mr. D. Stewart: I do not think so. I do not think you can operate at 60% of your cost and operate for long. These people are not losing hand over fist to the point they are going out of business, so I think that certainly must be taken into account.

Mr. Angus: I do not know enough about the oceans. I much more familiar with the Great Lakes and the St. Lawrence. I know they are hurting there. We have just seen so many boats tied up and put to scrap, and I know part of the reason in the bulk trade is due to what is happening on the seas: the glut of bottoms that are picking up cargos here and there for a back-haul and really undercutting and dragging the prices down.

Mr. McCalden: But I think the Great Lakes also is happening... The containers have replaced an awful lot of... As Mr. Romoff indicated, it is not practical or profitable bringing container ships into the Great Lakes,

[Traduction]

l'index se trouve aujourd'hui à 60, alors qu'il est de 119 pour les transports vers l'Ouest. Ma question est la suivante: ces chiffres sont-ils la conséquence d'une exploitation excessive de sa position par la conférence, dans un contexte de libre concurrence?

M. McCalden: Je vais demander à M. Stewart de répondre à cette question; permettez-moi toutefois de dire qu'en période de haute conjoncture, c'est la loi du marché qui établit ces taux. Bien sûr, il y a de la surcharge, laquelle exerce une pression à la baisse sur les taux. Je crois d'ailleurs que la même chose s'est produite dans le Pacifique. Pour ma part, je ne connais pas très bien la situation dans l'Atlantique Nord.

Il est indéniable que les taux ont subi une chute, ce qui explique la création de l'ANAERA, afin précisément de les remonter. Il n'y a pas si longtemps, nous payions 5,000\$ pour un conteneur en provenance de l'Asie. Aujourd'hui, nous ne payons plus que la moitié, mais nous tenons à conserver ce mécanisme du marché.

Les transporteurs continuent de lancer des navires et d'essayer d'accroître leur part du marché... La constitution de cartel contribue à augmenter les taux, si bien que tout le monde se remplit les poches. C'est à cela que se ramène l'idée d'un cartel. Mais si l'on n'adopte pas le Bill C-21, nous allons assister, à nouveau, à l'excès inverse.

M. D. Stewart: Permettez-moi d'étoffer quelque peu ces observations. Vous partez d'une hypothèse particulière, à savoir que lorsqu'on a établi cet index-référence de 100, vous vous y retrouviez quand même. Les taux auraient pu...

Mr. McCalden: Auraient pu être multipliés par soixante trois...

M. D. Stewart: Même si on les ramenait à 60 p. 100 de ce taux-là, ils s'y retrouveraient encore.

Mr. Angus: Oui, mais on pourrait aussi avoir la situation inverse.

M. D. Stewart: Je ne crois pas. Je ne crois pas que l'on puisse subsister longtemps en fonctionnant à 60 p. 100 de ces coûts. Ces gens-là ne sont vraiment pas en train de couler, alors je suis sûr qu'ils ont fait les calculs nécessaires.

Mr. Angus: Je ne m'y connais pas suffisamment en transport maritime. Par contre, je connais assez bien la situation dans les Grands lacs et sur le Saint-Laurent, et je sais que leur situation n'est guère brillante. On envoie des quantités de navires à la casse et je sais que ce qui se passe dans le domaine du transport en vrac s'explique, en grande partie, par ce qui se passe en mer, à savoir tous les navires qui ramassent des cargaisons à droite et à gauche pour le voyage de retour, évidemment en cassant les prix.

M. McCalden: Oui, mais je crois que dans les Grands lacs également... Les conteneurs ont largement remplacé... Comme l'a dit M. Romoff, l'introduction des conteneurs dans les Grands lacs n'est pas véritablement

[Text]

really. But the same thing is happening in the bulk too. It is a very elastic marketplace.

• 1655

Mr. Angus: Let me flip over to a philosophical discussion. You folks have banded together in your association because by yourselves you did not have the clout or volume to negotiate a deal. On the other hand we have the ship owners, who have banded together in order to try to get the best possible deal for them. In your case you are looking for the lowest price. In their case they are looking for the best return.

Now it seems to me that what the two of you are doing is not that dissimilar. You are clearly in it for your own interests. Why should we put in legislation that puts in jeopardy their ability to continue to exist as an association, while at the same time allowing you to continue? It seems that there is an unfairness there.

Mr. McCalden: I do not think you have drawn a very good analogy between us and a cartel. First of all we never have looked for the lowest price. That is not our reason for existence. We go through quite a process to determine the carriers we choose, and I can assure you we do not choose the lowest carriers.

Our marketplace is to the consumer. There is a tremendous amount of competition in that marketplace. The whole aspect of the conference control forced us to get together so we had some tonnage to lever.

Is it right for the seller of the product to sit down and control rates? All we are trying to do is to become a bigger shipper. The money we are talking about is \$20 million. It is very sizeable, but we are not really a major shipper in the total scheme of things.

Mr. Angus: You are not going to break any one line.

Mr. McCalden: No. I can see the analogy you draw, but I do not think it is really apt in this particular case.

Mr. D. Stewart: You are absolutely correct that we band together as an association to become a larger shipper to be able to negotiate a better rate. But there is another technique we use. Even though we are a relatively large shipper, we are a very large shipper of very small shipments.

The major thrust of our program is to put those small shipments together into full container loads so we can offer to the carriers the most economical shipping unit. We offer him 100 containers per ship instead of 1,000 shipments of less than a container. And that is a big part of the economics.

[Translation]

rentable. Mais on peut dire la même chose pour le transport en vrac. En fait, c'est un marché très élastique.

M. Angus: Passons, si vous le voulez bien, à une discussion de principe. Si vous avez constitué cette Association avec vos amis, c'est pour avoir le poids qui vous permettrait de négocier. Par ailleurs, il y a les armateurs, lesquels se sont également réunis pour obtenir les meilleures conditions possibles. Ce qui vous intéresse, c'est de faire baisser les prix. Quant à eux, ils veulent augmenter leurs profits.

Il me semble que, d'un côté comme de l'autre, vous agissez de façon analogue, afin de défendre vos intérêts. Pourquoi voulez-vous que nous adoptions une loi qui viendrait entraver leur regroupement, tout en vous permettant de continuer à le faire? Je crois que cela n'est pas très équitable.

M. McCalden: Je ne crois pas que l'on puisse, comme vous le faites, établir un parallèle entre notre association et un cartel. Tout d'abord, nous n'avons jamais cherché à obtenir le prix le plus bas. Telle n'est pas notre raison d'être. Nous opérons une sélection des meilleurs transporteurs, et je puis vous garantir que le prix n'est pas notre principal critère.

Notre marché est déterminé par le consommateur. N'oubliez pas que nous devons faire face à une concurrence acharnée. Le contrôle exercé par la conférence nous a obligés à nous réunir afin de représenter un tonnage valable.

Pensez-vous qu'il soit juste que le vendeur d'un produit ou d'un service puisse imposer ses tarifs? Tout ce que nous essayons de faire, c'est de représenter un volume supérieur d'expédition. Nous représentons quelque chose comme une vingtaine de millions de dollars, ce qui est loin d'être négligeable, mais ne nous porte pas au rang de gros expéditeur.

M. Angus: Ce n'est pas vous qui allez mettre un transporteur maritime le dos au mur.

M. McCalden: Non. Je vois d'ailleurs quel rapport vous établissez, mais je ne suis pas sûr que cela s'applique à la situation.

M. D. Stewart: Vous avez raison de dire que notre association a pour but de négocier un meilleur taux, grâce à un volume supérieur. Cela dit, nous utilisons aussi une autre technique. Même si nous représentons un volume total considérable, chacune de nos expéditions porte sur des quantités très modestes.

Notre principal objectif est de regrouper ces petites expéditions en conteneur complet, afin de rentabiliser l'opération pour les transporteurs. Autrement dit, nous offrons aux transporteurs au lieu d'un millier d'expéditions dont chacune ne remplit pas un conteneur. Ce qui augmente considérablement la rentabilité.

[Texte]

What we are trying to do is develop our volume into an economical shipping unit to reap the advantages of that as well. So there are advantages in that for the carrier and for us.

Mr. Angus: Have you done any research that would give us an idea of the magnitude of possible savings if C-21 goes through? You are talking about \$20 million, which to me is not very much against the value of goods shipped from this country. Maybe I am wrong; maybe it is significant.

Mr. D. Stewart: It is relevant.

Mr. Angus: To your businesses it is very relevant, but in terms of the global situation it seems a small amount. Is there any idea of the magnitude of the savings you expect?

Mr. McCalden: We went outside of the conference, and the savings were in the magnitude of 25% to 40%. So \$20 million could quite easily have been \$30 million, and that is very substantial. What we are saying is that we are very concerned that ANAERA is taking more and more of the members we used to deal with—the Sea-Land and the APL. These are not fly-by-nighters. These are very major carriers, and they are banding together in a cartel-like action. They are now saying not to quote these people. So we would have to say to you that if we are not allowed under Bill C-21 to make our deal, that cost could go from \$20 million to \$30 million very quickly.

• 1700

Mr. Angus: How much is that per widget?

Mr. McCalden: It is about 5% to 7% of the landed cost of the products we import. It would not be that high on fashions. It would be much higher bicycles, wicket furniture, and whatever else. On the broad scope of things, it is 5% to 7%.

Mr. Angus: That is on the landed cost.

Mr. McCalden: It would be about 4% of the selling price.

Mr. Angus: So 4¢ on the dollar is the \$20 million. We are talking about another 2¢. Give me an idea of the magnitude on this.

Mr. McCalden: We fight very hard for 1¢. That \$10 million we are talking about is some very serious money to us. If we had to increase our costs by 20%, that is very serious, and it would have to be passed on to the consumer.

Mr. Angus: That is 20% of your current costs.

[Traduction]

Cette opération de rationalisation n'est pas sans avantage pour nous, également. Si bien que tant le transporteur que nous-mêmes en profitons.

M. Angus: Avez-vous cherché à évaluer les économies que permettrait de réaliser le projet de loi C-21? En effet, lorsque vous parlez de 20 millions de dollars, c'est pour moi une fraction minime des marchandises expédiées depuis le Canada. A moins que je ne me trompe.

M. D. Stewart: Non, ce n'est pas une proportion négligeable.

M. Angus: Pour vous, il s'agit certainement d'un montant considérable, mais ce n'est sans doute qu'une goutte d'eau dans l'océan des expéditions canadiennes. Pourriez-vous estimer les économies que cela devrait entraîner?

M. McCalden: Lorsque nous avons traité à l'extérieur de la conférence, nous avons réalisé des économies de l'ordre de 25 à 40 p. 100. Vous voyez donc que l'on aurait facilement passé de 20 millions de dollars à 30 millions de dollars, ce qui est considérable. Ce qui me préoccupe, c'est que la ANAERA est en train d'absorber un nombre croissant des opérateurs avec lesquels nous traitons jusqu'ici—la Sea-Land et l'APL. Or, ces gens-là ne sont pas des poids plume. Il s'agit de très gros transporteurs, et ils se regroupent pour constituer une sorte de cartel. Il paraît qu'il ne faut pas les citer. En tout cas, il faut que vous sachiez que si nous ne pouvons pas, grâce au bill C-21, effectuer notre transaction, ce coût pourra passer très rapidement de 20 millions à 30 millions de dollars.

M. Angus: Combien cela coûte-il par article?

M. McCalden: Environ 5 à 7 p. 100 du prix de la marchandise importée, à quoi. Le pourcentage est moindre sur les vêtements, mais il est plus élevé pour les bicyclettes, les meubles, etc. Mais de manière générale, c'est de l'ordre de 5 à 7 p. 100.

M. Angus: Vous parlez du prix de la marchandise à quoi.

M. McCalden: Oui, soit environ 4 p. 100 du prix de vente.

M. Angus: Donc, 4c. cela représente les 20 millions de dollars, soit environ 2c. de plus. Qu'est-ce que ça donne, comme ordre de grandeur?

M. McCalden: Nous nous battons très durement pour 1c., mais cette différence de 10 millions de dollars, que j'évoquais tout à l'heure, représente pour nous un gros enjeu. S'il nous fallait augmenter nos coûts de 20 p. 100, nous serions alors obligés de les répercuter sur le consommateur.

M. Angus: Cela représente 20 p. 100 de nos coûts actuels.

[Text]

Mr. McCalden: That is right.

Mr. Angus: So really you are talking about a nickel-and-dime increase per dollar.

Le président: Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I think my question was answered. I just wanted to get your comment on Mr. Romoff's response to my question.

Mr. McCalden: I did not think he responded to it.

Mr. Forrestall: You got it. That was in essence my question. Thank you.

Mr. Ouellet: I want to ask you one question in regard to conference. Your memorandum indicates that you had serious difficulties with the conference until you were able to work an outside deal and do business with liner carriers. Your feeling is that the pendulum is again swinging toward the conference, and this favourable position you enjoyed is going to erode. Am I right?

Mr. McCalden: Exactly.

Mr. Ouellet: Bill C-21 is a continuation of the exemption for the conference of the Combines Act. What you are asking is that the Combines Act apply to conference.

What the government is doing with Bill C-21 is extending the exemption under the Combines Act but opening something else. In other words, we do what government has been doing for years but we change the rules of the game. Would it not be much simpler to say that from now on the Combines Act applies, period?

Mr. McCalden: Well, Mr. Ouellet, you were absent when in my opening remarks I made this very clear.

• 1705

Mr. Ouellet: I am sorry, but I had to appear before another parliamentary committee. I came back to discuss your memorandum with you.

Mr. McCalden: Well, thank you for coming. I made it very clear that if we had a choice, we would not support the enactment of the bill at all. However, as the Canadian trading association, we are not going to change how the world shipping trade does business. Therefore, if we are going to have conferences, there are certain conditions the conferences should operate under in Canada.

To answer your question very directly, we do not want conferences and we would prefer to deal directly with the person rather than with a cartel, but we do not think conferences are going to disappear or this bill is going to destroy them.

[Translation]

M. McCalden: Exact.

M. Angus: Il s'agit donc d'une petite augmentation.

The Chairman: Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Je crois que l'on a répondu à ma question. Je voulais simplement savoir quelle était votre réaction à la réponse donnée par M. Romoff à ma question.

M. McCalden: À mon avis, il n'y a pas répondu.

M. Forrestall: Tout a fait d'accord. C'est ce que je voulais vous entendre dire. Merci.

M. Ouellet: J'aimerais vous poser une question concernant la conférence. D'après votre mémoire, vous avez eu de grosses difficultés avec la conférence jusqu'au moment où vous avez réussi à vous entendre avec des transporteurs extérieurs. Vous avez l'impression que la balance penche à nouveau en faveur de la conférence et que votre position est donc en train de s'affaiblir, n'est-ce pas?

M. McCalden: C'est exact.

M. Ouellet: Le bill C-21 n'est que la poursuite des dérogations accordées à la conférence en vertu de la loi sur les coalitions. Vous demandez par conséquent que l'on applique la loi sur les coalitions à la conférence.

En proposant le bill C-21, le gouvernement cherche à maintenir la dérogation à la loi sur la coalition tout en appliquant de nouvelles mesures. Autrement dit, le gouvernement maintient sa politique antérieure, mais il modifie les règles du jeu. Dans ce cas, pourquoi ne pas simplifier les choses en disant que dorénavant, on applique la loi sur les coalitions, point à la ligne?

M. McCalden: Et bien, monsieur Ouellet, je répondrai que vous étiez absent tout à l'heure lorsque, dans mon introduction, j'ai dit cela très clairement.

M. Ouellet: Je vous prie de m'excuser, mais je devais comparaître devant un autre Comité parlementaire. Je suis revenu exprès pour pouvoir discuter avec vous de votre mémoire.

M. McCalden: Je vous en remercie. J'ai dit très clairement que si nous avions le choix, nous refuserions totalement notre appui à ce projet de loi. Toutefois, en tant qu'association commerciale canadienne, ce n'est pas nous qui allons changer la façon dont se déroulent les échanges dans le monde. C'est pourquoi, si les conférences maritimes sont inévitables, autant les assujettir à certaines conditions au Canada.

Pour répondre très directement à votre question, nous ne sommes pas en faveur des conférences et nous préférons traiter directement avec le transporteur plutôt qu'avec son cartel; cela dit, nous ne pensons pas que les conférences soient destinées à disparaître, ni que ce projet de loi réussira à les torpiller.

[Texte]

Mr. Ouellet: At the other end, cartels have existed for a number of years in many countries, and there must be some *raison d'être* for that fact, otherwise they would not exist. Anyone could draw their own conclusions from what we have heard in this committee, but what about the possibilities of the conferences being weakened as a result of the legislation? I do not think they will disappear in other parts of the world because they are protected, but the danger is that conferences might start to divert their operations from Canadian ports to American ports.

What will it do to a number of your members? You not only represent big shippers, but you also represent a number of small and medium-sized shippers. Will they be served? Is there a danger that your membership will be severely hurt by weakening the conference system as we have been accustomed to seeing it in Canada?

Mr. D. Stewart: It is a good question, and we can only answer it honestly by saying that we think the impression the conferences are leaving with this committee, that if Bill C-21 goes into effect ships may leave Canadian ports and go to U.S. ports, is a misnomer. In fact, we could build a very strong case to the opposite extent. If you have a Bill C-21 without confidential contracts or independent action, Canadian shippers can have confidential contracts with individual carriers by simply going through a U.S. port. By not passing a legislation, you are going to force big shippers, those who can negotiate confidential contracts, to utilize U.S. ports.

Mr. Ouellet: Is it not a fact that they are already using it to some extent?

Mr. D. Stewart: I think a lot of Canadian traffic goes through U.S. ports, but a tremendous amount of U.S. traffic goes through Canadian ports as well. Halifax and Montreal handle more U.S. traffic than Canadian traffic. The reverse situation could exist on the west coast, where Seattle and Tacoma handle more Canadian traffic than Vancouver handles U.S. traffic. However, it is probably pretty balanced in the nation as a whole.

One of the things this committee should always keep in mind is that shipping conferences or shipping lines are businessmen, so they are going to take their ship, whether it is a liner or a tram, wherever the cargo is. There is a tremendous amount of cargo from Canada. We are a very large exporting nation, which provides large quantities of back-haul traffic. Their major revenue is perhaps derived from in-bound traffic, but they still require that back-haul traffic. If that traffic is available at Canadian ports, those ships are going to come here. There is certainly nothing in

[Traduction]

M. Ouellet: D'un autre côté, les cartels existent depuis longtemps, dans de nombreux pays: ils doivent donc avoir une raison d'être. Chacun peut interpréter ce qui s'est dit ici à sa façon, mais pourquoi exclure que ce projet de loi contribue à affaiblir les conférences? Je ne crois pas qu'elles disparaîtront dans les autres régions du monde, car elles y sont protégées; mais nous risquons de les voir détourner leurs activités des ports canadiens en faveur des ports américains.

Quelles en seront les conséquences pour une bonne partie de vos adhérents? N'oubliez pas que vous ne représentez pas seulement de gros expéditeurs, mais aussi une forte proportion de petits expéditeurs ou d'expéditeurs moyens. Est-ce que ces gens-là vont trouver leur compte? Est-ce que l'affaiblissement du système des conférences tel que nous le connaissons au Canada ne risque pas d'affecter gravement vos adhérents?

M. D. Stewart: Voilà une question fort pertinente et qui mérite une réponse honnête: selon nous, l'impression créée par les conférences auprès de ce Comité, à savoir que l'adoption du bill C-21 risque de détourner les navires des ports canadiens vers les ports américains, n'est pas fondée. En fait, on pourrait abondamment démontrer le contraire. Si l'on adopte le bill C-21 sans les dispositions relatives aux contrats confidentiels ou à la mesure distincte, rien n'empêche les expéditeurs canadiens de passer des contrats confidentiels avec des transporteurs individuels, en allant tout simplement dans un port américain. Si vous n'adoptez pas ce projet de loi, vous allez forcer les gros expéditeurs, ceux qui ont les moyens de négocier des contrats confidentiels, à utiliser les ports américains.

M. Ouellet: Mais est-ce qu'ils ne les utilisent pas déjà dans une certaine mesure?

M. D. Stewart: Il est vrai qu'une bonne partie des expéditions canadiennes passent par des ports américains, mais la réciproque aussi est exacte, et pour des quantités considérables. Par exemple, les ports de Halifax et de Montréal voient transiter davantage de marchandises américaines que de marchandises canadiennes. Et je crois que, sur la côte Pacifique, on assiste au phénomène inverse, à savoir que les ports de Seattle et de Tacoma servent davantage au trafic canadien que le port de Vancouver ne sert au trafic américain. Mais je crois que pour l'ensemble du pays, les choses sont relativement équilibrées.

Il y a une chose que vous ne devez pas perdre de vue, c'est que les conférences de transporteurs maritimes sont composées d'hommes d'affaires, et que ces gens-là enverront leur navire, qu'il s'agisse d'un paquebot ou d'un cargo, à n'importe quel port, pour ramasser la cargaison. Or, le Canada est un grand pays exportateur, et nous fournissons d'énormes quantités de cargaison de retour. Il est sans doute vrai que ces transporteurs tirent la plus grosse part de leurs recettes du trafic destiné au Canada; mais ils ont quand même besoin de ces cargaisons de

[Text]

this legislation or any other legislation I have seen that would impair that.

• 1710

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Thacker, do you have a final word?

Mr. Thacker: No.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: It is good to have you back. Just as in transportation Bills C-18 and C-19, there is—

Mr. McCalden: I wish you would not bring up Bill C-19.

Mr. Reid: There is a very strong allegation by the carriers before us that this is also a shippers bill. No wonder you are so strongly in favour of it. If the allegation is that big shippers with their greater clout will be able to bring an impact on the rates, obviously in favour of shippers, where is the balance you see in this bill to make certain we have—I cannot say a Canadian carrier service—a continuing marine carrier service?

Mr. D. Stewart: I think your point is well made. We are saying this legislation establishes the balance. You are inferring what the conferences or cartels would perhaps like you to think, that this legislation will tip the balance in favour of the shippers. Our position is very strong and very clear that this legislation will level the playing field among the conferences, the ocean carriers and the shippers. We cannot support the fact that this bill is terribly slanted towards shippers. We think it balances the situation.

Mr. Reid: We had a carrier appear before us this morning, ANAERA. I think you referred to them as well. They tell us there are 28 carriers operating in this particular route, only 13 of which are conference carriers. In effect, they are telling us the competition is there. You also made the comment, referred to by Mr. Ouellet, that in 1979 you started to take advantage of non-conference carriers. As a result, you were able to get better rates.

If the competition is there and you are able to take advantage of it—I weigh that against the carrier side saying they give some stability to the ocean-going trade, give better service and a continuing service—what is your reason for saying they should not continue? If you had your druthers, you would do them out of business?

Mr. McCalden: I think the answer to that is in the example we put before you. There was a balance between non-conference and conference carriers in the particular trade we talked about, but that balance is quickly disappearing as the super conferences get bigger and bigger and control all their members' ability to quote. If we are going to stay with conferences, I think this bill will

[Translation]

retour. S'ils peuvent les trouver dans les ports canadiens, c'est là qu'ils enverront leur navire. Je n'ai rien vu dans cette loi ou dans une autre loi qui puisse empêcher cela.

M. Ouellet: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Thacker, un dernier mot?

M. Thacker: Non.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je suis content de vous revoir, messieurs. Tout comme pour les projets de loi C-18 et C-19 concernant les transports, il y a . . .

M. McCalden: J'aimerais mieux que vous n'évoquiez pas le bill C-19.

M. Reid: Les transporteurs qui ont comparu devant nous ont insisté sur le fait qu'il s'agissait également d'un projet de loi favorable aux expéditeurs. Il n'est donc pas étonnant que vous y soyez favorable. Mais si l'on est fondé à penser que les gros expéditeurs mettront à profit leur influence pour faire baisser les taux, j'aimerais que vous me citiez les dispositions qui, dans ce projet de loi, garantiront le maintien d'un service canadien de transport maritime?

M. D. Stewart: Votre point de vue se défend très bien. Pour nous, ce projet de loi rétablit l'équilibre. Vous semblez penser—comme le souhaitent sans doute les transporteurs—que ce projet de loi va créer un déséquilibre en faveur des expéditeurs. Quant à nous, nous soutenons avec vigueur que ce projet de loi va au contraire rétablir l'équilibre entre les transporteurs maritimes et les expéditeurs. On ne nous fera pas dire que ce projet de loi favorise les expéditeurs. Au contraire, nous pensons qu'il rétablit l'équilibre.

M. Reid: Nous avons accueilli ce matin un transporteur, l'ANAERA. Je crois d'ailleurs que vous y avez également fait allusion. Ils nous disent que cet itinéraire est exploité par 28 transporteurs, dont 13 seulement sont regroupés en conférence, et que la concurrence existerait bel et bien. Vous avez également dit, et M. Ouellet l'a rappelé, qu'en 1979, vous avez commencé à tirer parti des transporteurs non affiliés à des conférences, ce qui vous a permis d'obtenir de meilleurs taux.

Si la concurrence existe bel et bien et que vous êtes en mesure d'en tirer parti—je confronte vos déclarations à celles des transporteurs qui affirment apporter une certaine stabilité au transport maritime et améliorer ainsi la qualité du service—quel est votre argument pour réclamer leur suppression? Si vous aviez le choix, est-ce que vous les élimineriez?

M. McCalden: Vous avez la réponse à votre question dans l'exemple que nous vous avons soumis. Dans le secteur d'échange dont nous vous avons parlé, il existait un équilibre entre les transporteurs regroupés en conférences et les transporteurs individuels; mais cet équilibre a rapidement cédé la place à une concentration, et les mégaconférences actuelles encadrent de très près les

[Texte]

allow the conferences to exist, but will give us that even playing field we referred to in our brief for the balance we need for proper negotiations to continue.

Mr. Reid: But 13 of 28 is not a cartel.

Mr. D. Stewart: What particular line were you talking about, Mr. Reid?

Mr. Reid: We did not explore the lines and the numbers, but they referred to 28 carriers.

Mr. D. Stewart: I believe you were referring to ANAERA. ANAERA is a cartel between all Asia and all North America. It does not differentiate among Canada, the United States, and Mexico. It covers continent to continent. I am sure there are 28 carriers between Asia and North America, but I assure you there are not 28 liner carriers available to Canadian shippers that call between Asia and Canada. I am sure they represented the facts but perhaps did not elaborate on the fact that conference covers a much larger area than just Canada.

• 1715

An hon. member: I think you are right.

Mr. McCalden: Also, you would have to take the numbers and apply against those numbers the TEU capacity each of those carriers had. It could very well be that the conference carriers had, out of... let us just arbitrarily say there are 1,000 TEUs to use every month, or 10,000 or 100,000, they may dominate 90,000 of them because they are the largest carriers with the largest vessels while the others represent a very small portion of the total. So sheer numbers in that case is not the answer.

Mr. Reid: You are right when you say it is not within your realm to ban conferences nor probably is it within our national jurisdiction to do so because these are ocean-going lines and very few of them, if any, are registered within Canada or otherwise. So we are only talking about port jurisdiction in this kind of shipping.

I come back from the point of view of principle as enunciated by Mr. Angus. What is the difference in your banding together in association so you would have a greater clout in negotiating with the carriers who are banded together for their purpose in getting a better rate? What basically is the difference, because you are private sector as they are?

Mr. McCalden: We are a very small organization in the scheme of things and we happen to be a cooperative association of similar entities. The two questions come out of the same area, and I hope it does not dilute the whole process because we do not want it to do that. The only thing I can answer on the same basis is that 100% of what they are selling is controlled through a cartel-like action.

[Traduction]

offres faites par leurs adhérents. Je crois que ce projet de loi permettra le maintien des conférences, mais qu'il égalisera les chances et nous permettra de négocier dans les conditions adéquates.

M. Reid: Mais enfin, 13 sur 28, cela ne constitue pas un cartel.

M. D. Stewart: De quel regroupement particulier parlez-vous, monsieur Reid?

M. Reid: Nous ne sommes pas entrés dans le détail, mais ils ont parlé de 28 transporteurs.

M. D. Stewart: Je crois qu'il s'agit de l'ANEARA. Ce cartel regroupe l'ensemble de l'Asie et de l'Amérique du Nord, sans distinction entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, c'est un cartel intercontinental. Je ne doute pas qu'il existe au moins 28 transporteurs entre l'Asie et l'Amérique du Nord, mais je pusi vous assurer que les expéditeurs canadiens qui vont entre l'Asie et le Canada n'ont pas à leur disposition 28 transporteurs. Je suis sûr qu'ils ont bien exposé les faits, mais peut-être ont-ils glissé sur le fait que la conférence couvre un secteur bien plus large que le Canada.

Une voix: Cela me paraît exact.

M. McCalden: Il faudrait également faire une comparaison entre les chiffres communiqués et la capacité en EUT de chacun de ces transporteurs. Il se peut très bien que les transporteurs regroupés en conférence contrôlent, sur un total hypothétique de 100,000 EUT, une portion de 90,000 EUT car ils sont les principaux transporteurs, équipés de gros navires, alors que les autres ne représentent qu'une faible portion du total. Vous voyez donc qu'il faut regarder au-delà des simples données chiffrées.

M. Reid: Vous avez raison de dire qu'il ne vous appartient pas d'éliminer les conférences, et que même les autorités canadiennes ne seraient pas en mesure de le faire, puisque ces transporteurs maritimes ne sont que très rarement enregistrés au Canada. C'est pourquoi nous sommes limités, dans ce cas, aux questions d'autorité portuaire.

J'en reviens à la question de principe soulevée par M. Angus. Qu'est-ce qui vous distingue des transporteurs? Eux se regroupent pour obtenir de meilleurs taux, et vous vous regroupez pour avoir davantage de poids lors des négociations avec eux. Par conséquent, étant donné que vous, comme eux, appartenez au secteur privé, qu'est-ce qui vous distingue fondamentalement?

M. McCalden: Tout d'abord, relativement à l'ensemble du système, nous sommes une organisation très modeste; et il se trouve que nous sommes une association coopérative, qui regroupe des organismes semblables. Les deux questions ont la même origine, et sans vouloir remettre en cause le processus, tout ce que je peux dire c'est que la totalité de leurs services sont contrôlés par le biais d'un mécanisme de type cartel.

[Text]

As Mr. Angus pointed out, 3% or 4% of our total price could be influenced by the fact that we have now banded together to get a better price for the consumer. Our eventual responsibility in the marketplace is only controlled by that one or two cents. What we are saying is that I do not think you can make that comparison. The conference are controlling the price of 100% of what they are selling. I think there is a vast difference, but I do not want our association to be demonstrative of what happens in the whole trade. We happen to be the only shippers' association in Canada.

Mr. D. Stewart: I would just like to add that what I attempted to emphasize before is that our association is a physical combining of freight; we are not four steel companies or four coal companies who get together in a boardroom and try and whipsaw carriers. In fact, we have a very involved process of physically combining the small shipments into full container loads. We say to the carriers, in effect, that we do not want to buy all your salesmen, we do not want them coming knocking on our doors, we do not want them buying us lunch, we do not want your fancy computers, your fancy bills of lading, nor your fancy warehouses; we have 3,000, 4,000 or 5,000 containers a year going from point A to point B and we would like you to give us a rate. In effect there are a lot of the physical things we are doing that the carriers say they can offer us. But we say we do not want all these services, we do not want to pay for them. And that is part of the process.

Mr. Reid: I am not saying what you are doing is wrong. I think you are doing it from a good business practice point of view, trying to negotiate the best price you can for your respective companies and you hire brokers and other people to do this. On the other hand I cannot say the carrier is wrong because he happens to band together for a similar purpose in establishing the best rate for the people they represent, their member carriers—apart from the Competition Act and from a couple of other things, cartels, monopolies and so on. From the basic principle of view, I thought in response to Mr. Angus you were saying that one of the things that set you apart was that you are carrying over the benefit of a better rate to the consumers because it is a world of competition.

Mr. McCalden: We do that.

Mr. Reid: But I do not go that far. You are private sector where each of us is profit motivated. You are in the business of trying to make a gain or profit. I cannot set one against the other. I do not think this is an area where the pot is calling the kettle black. We have to work it out in the best interests of all and in the nation's interest from the point of view of control and governmental regulation.

• 1720

Mr. McCalden: Mr. Reid, we were before the Senate committee this morning and I grasped anything I could see. I talked about a glass. I think the fundamental decision everyone has to decide is whether buying into ocean transportation is any different from buying this

[Translation]

Comme l'a dit M. Angus, notre prix total pourrait être influencé de l'ordre de 3 ou 4 p. 100 par le fait que nous nous sommes maintenant regroupés afin d'arracher un meilleur prix pour le consommateur. Notre marge de manœuvre, sur le marché, est donc de l'ordre de un ou deux sous. C'est pourquoi la comparaison ne nous semble pas fondée. En effet, la conférence contrôle ces prix à 100 p. 100. Pour moi, il y a une énorme différence, mais je ne tiens pas à ce que notre association représente l'archétype de la situation au Canada. Il se trouve que nous sommes la seule association d'expéditeurs au pays.

M. D. Stewart: J'aimerais souligner, une fois de plus, que nous tentons simplement de regrouper des expéditions; nous ne sommes pas une coalition d'entreprises sidérurgiques ou de charbonnage qui complotent pour étrangler les transporteurs. Nous essayons de regrouper physiquement les petites expéditions pour constituer des conteneurs complets. Ce que nous disons aux transporteurs, c'est que nous ne voulons pas que leurs représentants viennent frapper à notre porte ou qu'ils nous invitent à dîner. Leurs ordinateurs, leurs connaissances ou leurs dépôts ne nous intéressent pas; ce que nous voulons, c'est acheminer entre 3,000 et 5,000 conteneurs par an d'un point A à un point B et que nous voulons connaître leur tarif. D'ailleurs, les transporteurs nous offrent d'effectuer, moyennant rétribution, une bonne partie des choses dont nous nous occupons nous-mêmes. Mais c'est précisément ce que nous voulons éviter, de façon délibérée.

M. Reid: Je ne dis pas que vous ayez tort d'agir ainsi. Je crois qu'il s'agit d'une pratique justifiée dans les affaires, à savoir que vous vous efforcez de négocier les meilleurs tarifs possibles pour les entreprises que vous représentez, en engageant au besoin des intermédiaires. D'un autre côté, je ne peux pas dire que les transporteurs aient tort de se regrouper dans un but analogue, afin d'obtenir les meilleurs tarifs possibles pour leurs adhérents—abstraction faite de la Loi sur la concurrence et de quelques autres considérations tel que les cartels, les monopoles, etc. Je crois toutefois que dans votre réponse à M. Angus, vous avez fait valoir que ce qui vous distingue, au plan des principes, c'est que vous faites bénéficier les consommateurs des tarifs que vous parvenez à obtenir en leur nom.

M. McCalden: C'est exact.

M. Reid: Moi, je n'irai pas aussi loin. Vous appartenez au secteur privé, c'est-à-dire que vous êtes régis par la Loi du profit. C'est cela qui vous motive. Il m'est difficile de vous départager, de ce point de vue. Il faut éviter aussi que vous vous lanciez des accusations à la figure. Essayons plutôt de trouver une solution qui aille dans le sens de l'intérêt national, sous l'égide des pouvoirs publics.

M. McCalden: Monsieur Reid, ce matin nous avons comparu devant le comité du Sénat et je me suis servi de tout ce qui me passait à portée de la main, en l'occurrence, un verre. Je crois qu'il faut se demander s'il y a une différence de nature entre acheter un verre et

[Texte]

glass. Some people can produce this glass for 10¢ and some for 20¢. If all the glass manufacturers got together, which is the cartel-like action of the conferences, and said we are going to sell this glass for 20¢—in fact, we are going to sell it for 21¢ because we have to make a little profit—this is what you are condoning. If you want to condone the present practices, which is exactly what is happening without the 21 which gives the balance, that is the decision you are making.

Mr. Forrestall: We provide a service. The highest cost—

Mr. McCalden: No, that is not true.

Mr. Forrestall: Either I totally misunderstand you or I am misreading you. I am sorry, Mr. Chairman.

Mr. Reid: I will come to the last question and Mr. Forrestall can follow it up. We are told, very briefly and very forcefully, that in the short-term interest it is a shipper's bill and the shipper will gain. In the long term, as the shippers gain the upper hand and the carriers go out of business and stop calling at our ports, we are going to be in trouble. How do we answer that?

Mr. McCalden: Has it ever happened in any other aspect of business, just because there is competition within the business place, that people can quote rates that do people out of business and the whole business disappears? Surely it does not. I think we attempt to treat transportation differently from buying any other product.

Mr. D. Stewart: It is not the shippers who set the prices; it is the carriers who offer the prices and the services. They are prepared to carry cargo in an inbound or outbound direction for a set price. The shipper sits down, and if he does his job properly he would like to negotiate with several carriers or have them tender on it, but he has absolutely no control over what that carrier is going to tender. The carrier may tender \$1,000 because he thinks his competition might quote \$1,100. That is certainly his business. The shipper does not tell him what to quote. You are suggesting the shipper should be responsible for the carrier quoting bad rates. I cannot imagine that happening. The carriers are not sophisticated enough to realize when they can and cannot afford to offer a certain price. Suddenly, the onus is on the shipper to make sure they do. I cannot accept that, sir. I am sorry.

The Chairman: Mr. Redway.

Mr. Redway: This morning we had some evidence from one of the witnesses to the effect that we might be smart if we followed the U.S. Shipping Act of 1984 more closely. I gather from listening to your comments that ideally, although you are not suggesting it, there should be no exemption whatsoever from the Competition Act. You do not like what we have now. You like Bill C-21. What about the thought of following the U.S. Shipping Act

[Traduction]

acquérir de l'espace à bord d'un navire. Par exemple, certains peuvent produire ce verre pour 10c. et d'autres pour 20c.. Si tous les producteurs de verre se regroupaient—comme le font les membres de la conférence lorsqu'ils constituent un cartel—et qu'ils décidaient, d'un commun accord, de vendre ce verre pour 20c., ou même 21c. pour faire un petit bénéfice, ils feraient exactement ce que vous cherchez à justifier et à excuser. C'est exactement cela qui se passe, et le bill C-21 a pour objet de rétablir l'équilibre. Sinon, vous êtes prêts à admettre les pratiques actuelles.

M. Forrestall: Il s'agit d'un service. Le coût le plus élevé. . .

M. McCalden: Non, ce n'est pas vrai.

M. Forrestall: Je crains de me méprendre totalement sur le sens de vos propos. Je regrette, monsieur le président.

M. Reid: Je vais poser ma dernière question et laisser la parole à M. Forrestall. On nous a dit, en termes très expressifs, que ce projet de loi représente en fait l'intérêt des expéditeurs, mais un intérêt à court terme. À long terme, au fur et à mesure que les transporteurs seront contraints de fermer boutique, ou cesseront de mouiller dans nos ports, c'est nous qui allons en subir les conséquences. Qu'avez-vous à répondre à cela?

M. McCalden: Avez-vous jamais vu, quel que soit le secteur de l'économie, la libre concurrence conduire à l'élimination totale d'une profession? C'est une chose impossible. Je crois que vous voulez que l'on traite les transports d'une façon différente, comme s'il ne s'agissait pas de l'achat d'un produit quelconque.

M. D. Stewart: Ce ne sont pas les expéditeurs qui fixent les prix; ce sont les transporteurs qui offrent les prix et les services. Ils sont prêts à acheminer les marchandises à l'intérieur ou à l'extérieur du pays, pour un prix donné. L'expéditeur cherche à négocier autant que possible avec plusieurs transporteurs, mais il ne peut en aucun cas déterminer le montant de l'offre qui va lui être faite. Il se peut qu'un transporteur propose 1,000\$ parce qu'il pense que son concurrent en proposera 1,100\$. C'est son affaire, mais l'expéditeur ne lui dit pas quelle doit être son offre. Vous avez l'air de laisser entendre que l'expéditeur est responsable des faibles tarifs proposés par les transporteurs. Pour moi, c'est une chose impensable. Les transporteurs ne sont pas suffisamment avertis pour savoir exactement quel prix ils peuvent proposer. Et voilà que, tout d'un coup, cette responsabilité reviendrait à l'expéditeur. Je regrette, monsieur, mais je ne peux pas vous suivre dans cette voie.

Le président: Monsieur Redway.

M. Redway: Ce matin, des témoins nous ont dit que nous serions bien avisés de suivre de plus près l'exemple du *Shipping Act* américain de 1984. Si j'ai bien compris vos observations, même si vous ne le dites pas expressément, vous souhaitez qu'il n'y ait aucune dérogation à la Loi sur la concurrence. Vous n'êtes pas satisfaits de la législation actuelle et vous êtes en faveur du bill C-21. Que pensez-vous d'une démarche qui nous

[Text]

approach? Are you completely against that? Is that better than what we have now?

Mr. McCalden: That is a very loaded question. When did you stop beating your wife? On balance, it is better than what we have now. It is not as good as it can be. If you listened to the conference people who were here on the TWRA, one of them said they are doing away with service contracts because it is too disruptive. The president of ACL, a very large shipping company, said service contracts are the best thing that ever happened to the United States. In your fundamental problem, in a quasi black-and-white situation you are going to have to make some decisions about who to believe.

Mr. Redway: You are right. That is the great difficulty, because we have two forces here. One is saying you are going to destroy us completely. They not only would destroy us, but also they seem to be saying they are going to destroy several of our ports at the same time.

• 1725

Mr. McCalden: They do not believe it, and hopefully you do not believe it either.

Mr. Redway: This is the message they are giving me. Whether they believe it or not, they are telling me it as if they believe it. They are not denying it. You are saying exactly the opposite.

We had one witness this morning who may be the only independent witness we have had so far. I do not know. He said we would be better to follow the U.S. Shipping Act. We would be taking less risk this way.

Mr. McCalden: We understand the idea. Do you have any comment on it?

Mr. D. Stewart: No, I do not think so really, other than that you have to be extremely careful in your deliberations that you do not do anything to force volume to exit through U.S. ports.

Mr. Redway: This is right.

Mr. D. Stewart: As the world stands today, under the U.S. Shipping Act of 1984, Canadian cargo can ship through a U.S. port and negotiate a confidential contract with a carrier. Under the act of 1979, which we are presently operating under, you cannot do so. Unless Bill C-21 goes through with those kinds of provisions, I think you are going to face up to the threat that many shippers are going to look at this alternative. You could be driving cargo away from Canadian ports. You have to accept the fact this option is available to them right now.

Mr. Redway: Why have they not been doing it? They have had two years to do it apparently.

Mr. D. Stewart: To a great extent the Shipping Act of 1984 had to take some time to settle down. I think at the

[Translation]

rapprocherait du *Shipping Act* américain? Y êtes-vous totalement opposés ou s'agit-il d'une amélioration par rapport à la situation actuelle?

Mr. McCalden: C'est là une question extrêmement insidieuse. C'est comme si vous me demandiez: quand avez-vous cessé de battre votre femme? Je dirai que dans l'ensemble, c'est tout de même mieux que notre régime actuel, mais que c'est largement perfectible. Savez-vous que certains des adhérents à la conférence qui participaient à la TWRA ont dit qu'ils ne voulaient plus de contrats de service, car ils créent trop de problèmes. Quant au président d'ACL, une très grosse compagnie d'expédition, il a dit que les contrats de service étaient au contraire une bénédiction pour les États-Unis. Vous voyez donc qu'on trouve les positions les plus extrêmes et qu'il faut décider à qui l'on va se fier.

Mr. Redway: Vous avez raison. Notre grande difficulté vient du fait que nous sommes en présence de deux parties qui s'opposent. L'une des deux prétend qu'elle risque d'être anihilée. Et elle ajoute que sa destruction entraînerait celle de plusieurs de nos ports nationaux.

Mr. McCalden: Ils n'y croient guère, et j'espère que vous non plus.

Mr. Redway: En tout cas, c'est ce qu'ils m'ont dit, et ils ont l'air d'y croire. Quant à vous, vous dites exactement le contraire.

Ce matin, nous avons eu un témoin qui est peut-être le seul témoin indépendant que nous ayons entendu jusqu'ici. Il a dit qu'il vaudrait mieux suivre l'exemple américain, à savoir le *Shipping Act*, que ce serait la solution la moins risquée.

Mr. McCalden: C'est un point de vue. Quelle est votre opinion là-dessus?

Mr. D. Stewart: Je ne suis pas de cet avis; toutefois, il faut être extrêmement prudent afin de ne prendre aucune mesure qui détournerait une partie du trafic par les ports américains.

Mr. Redway: Très juste.

Mr. D. Stewart: À l'heure actuelle, en vertu *Shipping Act* américain de 1984, une cargaison canadienne peut transiter par un port américain et faire l'objet d'un contrat confidentiel avec un transporteur. Or, la loi de 1979, qui nous régit actuellement, interdit ce genre d'opérations. Si bien que si vous n'adoptez pas le bill C-21, nous risquons de voir bon nombre d'expéditeurs se tourner vers cette solution. Vous aurez ainsi contribué à détourner du trafic des ports canadiens. N'oubliez pas qu'ils ont toujours cette possibilité.

Mr. Redway: Eh bien pourquoi ne l'ont-ils pas fait, étant donné qu'ils en ont eu la possibilité, semble-t-il, depuis deux ans.

Mr. D. Stewart: Il a fallu un petit moment pour que le *Shipping Act* de 1984 soit rodé. Parallèlement, à mon avis,

[Texte]

same time, while the proceedings were going on in order to put this legislation together, a lot of companies and shippers were holding off making any kind of a drastic decision of this nature until they see the final legislation in Canada. This would be my opinion.

Mr. Redway: It seems as though everybody is ready to make a drastic decision here depending on what happens. Either the shippers all ship to the United States or else the conferences all collapse.

Mr. D. Stewart: I do not think there is going to be anything drastic. The conference suggests a ship might pull out of the Port of Halifax. I am suggesting that you may be creating the environment where it would be to the advantage of a Canadian exporter not to use a Canadian port. I think it would be criminal.

As for the threat of the shipping lines to pull out of the Port of Halifax, I think you have to really have some appreciation for shipping line economics. The ships are going to call at a port where they can pick up sufficient cargo to justify calling there. If the export cargo is there or if the inbound cargo is there and if the domestic infrastructure of the country is there to feed to the other parts of the country or perhaps to pass through the country into the United States, then ships will continue calling at Halifax. Whether or not there is a Bill C-21 has little or nothing to do with it. These are the realities of the business.

Mr. Redway: Is Bill C-21 going to be a big benefit to the big shippers and give the gears to the small shippers?

Mr. McCalden: This issue has been raised a number of times. I guess we are a demonstrable case of the techniques. There is no denying that in an independent action or a service contract, the people who have the largest volume will get the best rates. We are not denying it. This is true of buying anything, not just transportation. I am saying a tremendous number of techniques are available to the small shipper. We are one of them, the Co-operative Shippers' Association.

In the United States there is a group of people called NVOCC, which in effect will buy from the conference or from non-conference whole box loads of traffic and sell it to the smaller shipper. They are freight forwarders. There are a great number of techniques that shelter the small shipper. There are very few small shippers that ship merchandise on their own, not on international trade anyhow.

Mr. Redway: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I will go to Mr. Thacker for the last series of questions. As you know, we have exceeded our allocated time already by 15 minutes.

[Traduction]

bon nombre d'entreprises et d'expéditeurs canadiens ont suivi les délibérations relatives au bill C-21, en se disant qu'ils pourraient peut-être éviter de prendre une mesure aussi draconienne. C'est comme cela que je vois les choses.

M. Redway: On dirait que tout le monde attend l'issue de ce débat pour prendre des décisions draconiennes. Ou bien les expéditeurs vont tout faire passer par les États-Unis, ou bien les conférences vont toutes couler à pique.

M. D. Stewart: Je crois qu'il n'y aura rien de draconien. Les conférences vous disent que le Port de Halifax sera peut-être dégarni de un ou deux navires. Quant à moi, je dis que vous créez peut-être une atmosphère qui incitera tel ou tel exportateur canadien à ne pas utiliser un port canadien. Et cela, ce serait un crime, selon moi.

Quant aux dangers de voir certaines lignes abandonner le Port de Halifax, il faut, pour l'apprécier, comprendre selon quels rouages économiques ces compagnies fonctionnent. Les navires feront escale à un port où ils pourront charger suffisamment de cargaison pour justifier leur arrêt. S'il existe une cargaison d'exportation ou même destinée à l'intérieur du pays et si l'on trouve l'infrastructure nécessaire pour l'acheminer vers les autres régions du pays, ou encore transiter en direction des États-Unis, alors les navires continueront de faire escale à Halifax. L'adoption du bill C-21 n'a pas grand-chose à voir avec cela, car il s'agit simplement de données concrètes.

M. Redway: Est-ce que le bill C-21 représentera un grand avantage pour les gros expéditeur et défavorisera les petits?

M. McCalden: Ce n'est pas la première fois que l'on évoque cette question. Tout dépend des techniques employées, et nous en sommes un excellent exemple. Il est certain que lors d'une mesure distincte, ou d'un contrat d'exclusivité limitée, plus le volume est important, meilleur est le tarif. Nous reconnaissons cette réalité. Cela s'applique à toutes les transactions, pas seulement au transport. Mais je crois que les petits expéditeurs, dont l'Association coopérative des expéditeurs ACE que je représente fait partie, dispose de tout un éventail de techniques.

Il y a bien aux États-Unis une association, la NVOCC, qui achète de grosses quantités d'espaces à des transporteurs, affiliés ou non à des conférences, et qui les revend à de petits expéditeurs. Ils sont en même temps expéditeurs de fret. Il y a donc toute une série de techniques qui permettent de protéger le petit expéditeur. D'ailleurs, rares sont les petits expéditeurs qui font des envois isolés, du moins à l'échelle internationale.

M. Redway: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais donner la parole à M. Thacker, pour la dernière série de questions. Comme vous le savez, vous avez dépassé de 15 minutes le temps qui vous était imparti.

[Text]

Mr. Thacker: I have just one quick supplementary question. To what extent does your association bring product in through the U.S. ports as a result of the container clause in the Vancouver port? Has it changed, and is it changing over—

Mr. McCalden: I think time has run out here. It is a very good question, sir. We bring a fair amount of traffic to Seattle as a result of our type of business. We do not want our mixed containers to explode on the Vancouver docks. In many cases we ask the carrier to deliver the freight intact to our group warehouse in Vancouver, but the only way he can do that under the present clause is to bring most of it through Seattle.

• 1730

Mr. Thacker: What percentage of your trade would come through Seattle then?

Mr. McCalden: It would certainly be much more than 50%.

Mr. D. Stewart: The majority of the carriers who ply the trans-Pacific and who openly solicit Canadian cargo do not bring their ships into Vancouver. In fact, if we contract with a carrier because he has tendered the best price and that carrier does not call at the Port of Vancouver, there is absolutely nothing we can do to force him to do that.

The steamship economics dictate whether a ship will call Vancouver or Seattle-Tacoma, or both. When 85% of the ship is clearly going to consist of U.S. cargo, with the superior facilities in Seattle-Tacoma and the fact that Vancouver is only 150 miles away, it just does not make economic sense for these carriers to call both ports. However, these carriers are going to be soliciting Canadian cargo; if they quote the best price, then it is our responsibility to take advantage of it.

Le président: Il y a d'autres questions?

Nous remercions les représentants de la *Canadian Retail Shippers* pour leur participation. Votre Association est très bien représentée et les membres du Comité se joignent à moi pour vous remercier de la qualité des réponses que vous nous avez fournies.

La prochaine réunion du Comité aura lieu le jeudi 7 mai 1987, à 11h00.

Mr. McCalden: Thank you for your time.

The Chairman: Thank you. This meeting is adjourned.

[Translation]

M. Thacker: Une toute petite question supplémentaire, monsieur le président. Dans quelle mesure la disposition relative aux conteneurs concernant le Port de Vancouver vous a-t-elle poussé à réceptionner vos marchandises dans des ports américains? Est-ce que la situation a évolué. . .

M. McCalden: Je crains que nous n'ayons épuisé le temps dont nous disposons. C'est en tout cas une excellente question, monsieur. Étant donné la nature de nos opérations, nous travaillons en grande partie avec Seattle. Nous ne tenons pas à ce que nos containers mixtes explosent sur les quais de Vancouver. Bien souvent, nous demandons à notre transporteur de nous livrer le fret intact à l'entrepôt de notre association, à Vancouver; mais, compte tenu de la clause en question, il est obligé d'en acheminer la plus grosse partie par Seattle.

M. Thacker: Quelle est donc la proportion de votre trafic qui transite par Seattle?

M. McCalden: Au moins 50 p. 100, et probablement beaucoup plus.

M. D. Stewart: La majorité des transporteurs qui font le Pacifique et qui cherchent ouvertement les cargaisons canadiennes n'abordent pas à Vancouver. En réalité, si nous passons un contrat avec un transporteur parce que son tarif était le mieux placé, et que ce transporteur ne fait pas escale à Vancouver, nous ne pouvons absolument pas l'y forcer.

Ce sont les considérations économiques qui déterminent si un navire va faire escale à Vancouver, ou à Seattle-Tacoma, ou aux deux. Par exemple, si 85 p. 100 de la cargaison est destinée aux États-Unis, étant donné les installations beaucoup plus modernes du port de Seattle-Tacoma et le fait que Vancouver n'est qu'à 150 milles de là, il n'est tout simplement pas justifiable, économiquement, de faire escale dans les deux ports. Il n'empêche que ces transporteurs vont chercher à obtenir des cargaisons canadiennes, et si leurs tarifs sont les mieux placés, il nous incombe d'en profiter.

The Chairman: Any further questions?

We thank the representatives of *Canadian Retail Shippers* for their presentation. Your association has been very well represented and members of the committee join me in thanking you for the quality of your answers to us.

Our next meeting will be held on Thursday, May 7, 1987, at 11.00 a.m.

M. McCalden: Merci de nous avoir permis de témoigner devant vous.

Le président: Merci. La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 11:00 a.m.:

From the Asian-North American Eastbound Rate Agreement:

Keith Pomkoski, Conference Secretary;
Rand H. Matheson, Transportation Consultant.

At 3:30 p.m.:

From the Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference:

Harvey Romoff, Chairman and Chief Executive Officer, CP Ships.

From the Canadian Continental Eastbound Freight Conference and the Continental Canadian Westbound Freight Conference:

Peter Earlam, Chairman, North Atlantic Conferences Secretariat.

From the Canadian Retail Shippers Association:

Doug Stewart, General Manager;
David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution, Sears Canada.

TÉMOINS

À 11 h 00:

De la Asian-North American Eastbound Rate Agreement:

Keith Pomkoski, secrétaire de la Conférence;
Rand H. Matheson, conseiller en matière de transports.

À 15 h 30:

De la Canada-United Kingdom Freight Conference et de la Canadian North Atlantic Freight Conference:

Harvey Romoff, président-directeur général, Navires du CP.

De la Canadian Continental Eastbound Freight Conference et de la Continental Canadian Westbound Freight Conference:

Peter Earlam, président, Secrétariat de la North Atlantic Conferences.

De la Canadian Retail Shippers Association:

Doug Stewart, directeur général;
David W. McCalden, directeur national, Distribution physique, Sears Canada.

Publication

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, May 7, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 7 mai 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-21

**An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-21

**Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application
de la Loi sur la concurrence, abrogeant
la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des
modifications corrélatives à d'autres lois**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Wednesday, May 6, 1987:

Ernie Epp replaced Iain Angus.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité

Charles Robert

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le mercredi 6 mai 1987:

Ernie Epp remplace Iain Angus.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 7, 1987

(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 11:13 o'clock a.m. this day, in room 209 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ernie Epp, Mike Forrestall, Joe Reid and Alan Redway.

Witnesses: From Montreal Shipping Inc.: James L. Thom, President. *From the Canadian Industrial Transportation League:* David Long, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

James L. Thom made a statement and answered questions.

David Long made a statement and answered questions.

At 1:01 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(8)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:40 o'clock p.m. this day, in room 209 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ernie Epp, Mike Forrestall and Joe Reid.

Other Member present: Fernand Robichaud.

Witnesses: From the Canadian Manufacturers' Association: Graeme White, Chairman, Marine Committee, Manager of Transportation, Lake Ontario Cement; Carl Hibbeln, Vice-President, Transportation, Noranda Sales Corporation; Don Wiersma, Manager, Transportation. *From the Eastern Canada Caribbean Rate Association:* Russell Frame, Agent; Keith Pomkoski, Agent. *From the St. Lawrence Economic Development Council (SODES):* Jacques Auger, President.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 7 MAI 1987

(7)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 11 h 13, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (président).

Membres du Comité présents: Ernie Epp, Mike Forrestall, Joe Reid et Alan Redway.

Témoins: De la Montreal Shipping Inc.: James L. Thom, président. *De la Canadian Industrial Transportation League:* David Long, président.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

James L. Thom fait une déclaration et répond aux questions.

David Long fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 01, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(8)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 15 h 40, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (président).

Membres du Comité présents: Ernie Epp, Mike Forrestall et Joe Reid.

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Témoins: De l'Association canadienne des fabricants: Graeme White, président, Comité marin, directeur des transports, Lake Ontario Cement; Carl Hibbeln, vice-président, Transports, Noranda Sales Corporation; Don Wiersma, directeur, Transports. *De l'Association de fret est du Canada et Caraïbes:* Russell Frame, courtier; Keith Pomkoski, courtier. *De la Société de développement économique du St-Laurent (SODES):* Jacques Auger, président.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Graeme White made a statement and, with Carl Hibbeln and Don Wiersma, answered questions.

Russell Frame made a statement and, with Keith Pomkoski, answered questions.

Jacques Auger made a statement and answered questions.

At 5:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Clerk of the Committee

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Graeme White fait une déclaration, puis lui-même et Carl Hibbeln et Don Wiersma répondent aux questions.

Russell Frame fait une déclaration, puis lui-même et Keith Pomkoski répondent aux questions.

Jacques Auger fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 7, 1987

• 1114

Le président: À l'ordre!

Nous étudions toujours le projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Today we have the pleasure of having with us Mr. James L. Thom, the President of Montreal Shipping Inc.

I understand that we have just received your notes for submission today, and I would appreciate it if you want to go through them or make some brief. You have 10 to 15 minutes to make your presentation. That will leave up to 30 minutes for a question period.

If you are ready, we are ready to hear you.

Mr. James L. Thom (President, Montreal Shipping Inc.): I have brought with me copies of my brief, which I believe are being handed out. If anybody does not have one, I will be glad to wait while they are distributed.

• 1115

I thank you for giving me the opportunity of appearing before you to make some comments on Bill C-21. Our interest in the matter is that of a Canadian shipping company doing business in Canada, and the legislation before you very much affects our welfare.

Montreal Shipping was established in 1925 and today conducts the general business of steamship agents, brokers and operators. The company is wholly owned in Canada by its directors and officers. We maintain offices in Botwood, Newfoundland; Halifax; Saint John; Montreal; Toronto; Vancouver; and Prince Rupert. Additionally, we retain a resident representative in Ottawa who has kept me informed about these proceedings. I might add that for some 40 years, we had a seasonal office in Churchill.

Montreal Shipping has a long-standing relationship with a London brokerage firm for the conduct of our chartering activities on the Baltic Exchange, the world's largest market for trading ships and cargoes. During its history, Montreal Shipping has engaged in a variety of marine-related activities in Canada. These have included shipowning, a tugboat operation and the establishment of stevedoring and terminal companies. At the end of World War II, under the name of Montship Lines, together with French partners we purchased nine 10,000-ton Park vessels from the Crown and operated them in the Canada-Continental and Canada-Mediterranean trades.

During this period we were instrumental in establishing both the Canada-Continental and Canada-Mediterranean Freight Conferences. Somewhat later, we helped organize

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 7 mai 1987

The Chairman: Order please!

We are resuming today our study of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Nous accueillons aujourd'hui M. James L. Thom, président de *Montreal Shipping Inc.*

Nous venons de recevoir votre mémoire; je vous serais reconnaissant de le lire ou de nous présenter un exposé liminaire. Vous disposez de 10 à 15 minutes pour faire quelques commentaires. Puis nous aurons 30 minutes pour la période des questions.

Vous pouvez commencer lorsque vous serez prêt.

M. James L. Thom (président, Montreal Shipping Inc.): J'ai apporté des exemplaires de mon mémoire que l'on distribue actuellement. Je peux attendre que tout le monde ait reçu sa copie avant de commencer.

Je tiens à vous remercier de m'avoir offert l'occasion de vous présenter des commentaires sur le projet de loi C-21. Nous nous intéressons à la question car nous sommes une compagnie maritime canadienne qui fait des affaires au Canada; le projet de loi dont vous êtes saisis nous touche directement.

Montreal Shipping a été créée en 1925 et est aujourd'hui un agent maritime, un courtier d'affrètement et un gérant commercial. La société appartient à ses directeurs et à ses employés canadiens. Nous avons des bureaux à Botwood, à Terre-Neuve, à Halifax, à Saint John, à Montréal, à Toronto, à Vancouver et à Prince Rupert. De plus, nous avons un représentant à Ottawa qui m'a tenu au courant des délibérations de votre Comité. Depuis près de 40 ans, nous avons un représentant à Churchill, pendant la saison du commerce maritime.

Montreal Shipping fait affaire depuis longtemps avec une société de courtage de Londres pour ses services d'affrètement inscrits au *Baltic Exchange*, le plus grand marché du monde pour le commerce et les services maritimes. Depuis sa création, *Montreal Shipping* a offert divers services maritimes au Canada: la société a été propriétaire de navires, elle a offert un service de remorquage et elle a créé des sociétés de débardage et de services de terminus. À la fin de la Deuxième Grande Guerre, en collaboration avec des associés français et sous le nom de *Montship Lines*, nous avons acheté neuf navires de type «Park», de 10,000 tonnes de la Couronne; nous assurons ainsi un service Canada-Continent et Canada-Méditerranée.

Pendant cette période, nous avons participé à la création de la Conférence maritime Canada-Continent et la Conférence maritime Méditerranée-Canada. Un peu plus

[Text]

the Canadian Shipowners Association. Through a subsidiary, Allied Steamship Lines, we acquired a 4,700-ton Park vessel, which was engaged in coastal trading, and performed a pioneering voyage for Arctic resupply.

Our shipowning activities ceased in 1955. That same year the present management, previously employees, took control of the company. Although no longer shipowners, Montreal Shipping charters and operates a fleet of vessels on behalf of a major Canadian newsprint company, for the carriage of their product to world markets. We act as brokers, matching ships and cargoes for other companies in Canada. As well, we provide agency services on both coasts for a broad list of tramp shipowners. This includes vessels of the People's Republic of China, loading grain and other bulk commodities in Vancouver and Prince Rupert.

However, it is in the liner agency sector of our business that we have a direct interest in Bill C-21. Consequent to the termination of our shipowning activities in 1955, we set about to acquire new liner representation. The timing was fortuitous because of the anticipated opening of the St. Lawrence Seaway in 1959. Many world-class shipowners were planning their entry into the Great Lakes while wishing to serve the Canadian market as well.

• 1120

From 1955 onwards we have been appointed as agents by some 25 first-class foreign shipowners—European, Asiatic, Indian, African, American, and Latin American—who operated services among Canada, the United Kingdom and the Continent, the Mediterranean, the Middle East, India and south Asia, Japan and east and southeast Asia, west Africa and the Caribbean and Latin America.

To illustrate the volatility of the liner shipping business of these 25 shipowners, only six are now serving Canada by direct calls; three continue to cater to Canadian traffic over New York; and the remaining 16 have disappeared from the Canadian scene.

The diversity and scope of our shipping activities have brought us into contact with the majority of Canadian companies involved with our international trade. Montreal Shipping has endeavoured to fulfil its responsibilities as a corporate citizen in the shipping community and in the formation of Canadian maritime policy, and, wherever possible, in the field of trade development. Our officers have served, and continue to serve, on various industry committees and associations.

[Translation]

tard, nous avons participé à l'organisation de l'Association des armateurs canadiens. Par l'entremise d'une de nos filiales, *Allied Steamship Lines*, nous avons acheté un navire de type «Park» de 4,700 tonnes, qui assurait un service côtier, et nous avons fait oeuvre de pionniers en assurant un service de réapprovisionnement dans l'Arctique.

Nous avons abandonné notre rôle d'armateurs en 1955. Cette année-là, la direction actuelle, des anciens employés, ont assumé le contrôle de la société. Même si la société *Montreal Shipping* n'est plus un armateur, elle assure l'affrètement et l'exploitation d'une flottille de navires au nom d'une importante société canadienne de papier journal; elle assure ainsi le transport de ses produits vers les marchés internationaux. Nous sommes les courtiers d'autres sociétés canadiennes, et nous trouvons les navires nécessaires pour le transport de diverses marchandises. De plus, nous offrons un service de mandataires sur les deux côtes, pour un grand nombre de propriétaires de navires vagabonds. Nous représentons par exemple des navires de la République populaire de Chine, qui charge des céréales et d'autres marchandises en vrac à Vancouver et à Prince Rupert.

Toutefois, c'est à titre de mandataires du secteur de transport maritime que nous nous intéressons au projet de loi C-21. Après avoir abandonné nos activités d'armateurs en 1955, nous avons cherché à obtenir des clients que nous pourrions représenter. C'était le moment opportun de le faire parce qu'on prévoyait ouvrir la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Nombre d'armateurs étrangers voulaient avoir accès aux Grands lacs, et, par le fait même desservir également le marché canadien.

Depuis 1955, nous sommes les mandataires de quelque 25 armateurs étrangers de première classe... d'Europe, d'Asie, de l'Inde, de l'Afrique, de l'Amérique et de l'Amérique latine... qui offrent leurs services au Canada, au Royaume-Uni et sur le continent, dans la Méditerranée, au Moyen-Orient, en Inde, en Asie du Sud, au Japon, en Asie du Sud-Est et de l'Est, en Afrique de l'Ouest, dans les Caraïbes et en Amérique latine.

Permettez-moi de vous donner quelques chiffres pour montrer la volatilité du service maritime de ligne; de ces 25 armateurs, seuls six font aujourd'hui directement escale au Canada; trois d'entre eux offrent des services aux entreprises canadiennes à partir de New York; et les 16 autres n'offrent absolument plus aucun service au Canada.

Compte tenu de la diversité et de l'envergure de nos services maritimes, nous avons fait affaire avec la majorité des compagnies canadiennes qui font du commerce international. *Montreal Shipping* a cherché à s'acquitter de ses responsabilités envers la collectivité maritime et a participé à l'élaboration de la politique maritime canadienne et, lorsque possible, au développement du secteur commercial. Nos cadres ont fait partie, et font toujours partie, de divers comités et associations sectoriels.

[Texte]

For my own part, I have been employed with Montreal Shipping since 1943. During this time I have been chairman of the Executive Committee of the Shipping Federation of Canada and a past director of the Maritime Employers Association, the Canadian Chamber of Shipping, and the Canadian Export Association. I was a member of the old Montreal Port Authority and am presently on the board of Ports Canada.

In areas of trade-related organizations, I am vice-chairman of the Canadian Committee of the Pacific Basin Economic Council and a director of the Canada-India Business Council. Because of our corporate memberships, I also participate in meetings of the Canada-China Trade Council and the annual Canada-Japan Businessmen's Conference.

Although there is no link of corporate continuity, I might mention that my family, as represented by my grandfather, my father, and myself, have been employed in transportation in Canada for more than 100 years.

The liner agency sector of our business is important to us, and income from this source is derived primarily from commissions on ocean freight and from fees for the handling of ships and containers. We presently represent:

- (1) Hapag-Lloyd AG, operating a weekly container service between Halifax and Europe.
- (2) Mitsui OSK Lines, operating container services between Canada and the Far East. After serving eastern Canada with direct calls for some 25 years, this company is in the process of terminating its direct service to Saint John. Canadian cargo will be catered to by water and land feeder services with New York and by regularly scheduled ship calls at Vancouver.
- (3) Hoegh Lines, operating regular service to Halifax from southeast and south Asia.
- (4) ELMA, the national line of Argentina, offering semi-monthly service from Saint John to east coast South America.
- (5) Nigerian National Shipping Line, from the St. Lawrence River to West Africa.
- (6) Scindia Steam Navigation Company of Bombay has operated in the East Canada-India trade since 1963, but their service is presently suspended. We hope that it will soon be revived.

Hapag-Lloyd, Mitsui, OSK Lines, and ELMA are members of different steamship conferences who have offices in Canada, where we represent their interests.

• 1125

All three conferences, North Atlantic, Transpacific, and Inter-American, have made submissions to you formulated at the owner level. While we can generally identify with

[Traduction]

Quant à moi, je travaille pour la société *Montreal Shipping* depuis 1943. J'ai été directeur du comité administratif de la Fédération maritime du Canada et directeur de l'Association des employés maritimes, de la Chambre canadienne du commerce maritime et de l'Association canadienne d'exportation. J'ai été membre dans l'ancienne Autorité du port de Montréal et je fais partie actuellement du conseil d'administration de Ports Canada.

Dans le secteur commercial, je suis vice-président du comité canadien du Conseil économique du bassin du Pacifique, et un des directeurs du Conseil des gens d'affaires Canada-Inde. Je représente notre compagnie lors des réunions du Conseil commercial Canada-Chine et lors de la Conférence annuelle des gens d'affaires Canada-Japon.

Ma famille travaille dans le secteur du transport depuis plus de 100 ans. Même si nous n'avons pas travaillé pour les mêmes compagnies, mon grand-père et mon père ont eux aussi oeuvré dans ce secteur.

Un de nos rôles les plus importants est celui d'agent maritime; nos recettes, dans ce secteur, proviennent principalement des commissions obtenues pour le transport maritime et des droits prélevés pour la manutention des navires et des conteneurs. Nous représentons actuellement:

- (1) *Hapag-Lloyd AG*, qui offre un service hebdomadaire de conteneurs entre Halifax et l'Europe.
- (2) *Mitsui OSK Lines*, qui offre un service de conteneurs entre le Canada et l'Extrême-Orient. Après avoir offert, pendant quelque 25 années, des services d'escale directs dans l'est du Canada, cette société est en voie d'éliminer ses services directs à Saint John. Le fret canadien sera acheminé par service d'apport terrestre et maritime à partir de New York; la compagnie offrira de plus un service maritime à escale à Vancouver à intervalles réguliers.
- (3) *Hoegh Lines*, qui offre un service régulier à partir du sud de l'Asie et de l'Asie du Sud-Est vers Halifax.
- (4) *ELMA*, la compagnie nationale d'Argentine, qui offre un service semi-mensuel de Saint John à la côte est sud-américaine.
- (5) *Nigerian National Shipping Line*, qui offre des services du St-Laurent vers l'Afrique de l'Ouest.
- (6) *Scindia Steam Navigation Compagny of Bombay*, qui offre, depuis 1963, des services entre l'Est canadien et l'Inde; cependant, ce service a été interrompu. Nous espérons qu'il reprendra sous peu.

Hapag-Lloyd, Mitsui, OSK Lines et *ELMA* font partie de différentes conférences maritimes qui ont des bureaux au Canada; c'est avec ces bureaux que nous faisons affaire.

Les conférences Nord-Atlantique, Transpacifique et Inter-Américaine vous ont toutes trois présenté leurs préoccupations à titre d'armateurs. Nous comprenons,

[Text]

their views, we should like to make it clear that we are appearing today as Montreal Shipping only and not on behalf of any line that we represent, nor for any conference with which any of our principals are associated. We are here today to represent ourselves as a Canadian shipping company whose financial viability will be directly affected by the conference climate in Canada in which our principals operate their services. We are concerned that Bill C-21 will adversely affect the conference environment and will be counter-productive.

The conference system, like Sir Winston Churchill's view of a democracy, may seem imperfect, until one considers the alternatives. In the case of liner shipping, the other choices are probably bilateral or multilateral agreements sponsored by governments, which would arbitrarily set freight rates or completely open competition, which would result in chaos. We are of the opinion that the conference system has generally served Canada satisfactorily.

We think there are two important points to be emphasized. First, shipping lines join conferences as a matter of choice, and may leave them as a matter of choice. The alternative is to be an independent. Second, and most important, the business of a shipowner is to obtain cargoes to fill his ships. It is in his interest to be as co-operative and understanding as he possibly can be with his customers. He is not there to drive them away.

I was present at the *Helga Dan* incident in 1959, which led to the investigation of conferences by the Restrictive Trade Practices Commission. There was a wish by the government of the day to formalize conference activity. The debate was between regulation after the American model and laissez-faire, with some counterbalance because of the exemption from anti-trust legislation. At the time I was a director of the Canadian Export Association and chairman of its Traffic Committee. Through our efforts, the Canadian Shippers' Council was formed in 1966, which influenced the first Shipping Conferences Exemption Act. It was in this way that Canada avoided the regulatory turmoil the Americans themselves have veered away from with their shipping act of 1984.

The Americans are currently in a review process of their own act, and the many complaints about misuse of independent action in service contracts may well bring about some revision. I thought it unwise for Canada to follow the U.S. Federal Maritime Commission example 25 years ago, and I am unconvinced we necessarily need to

[Translation]

dans l'ensemble, leurs points de vue, mais nous aimerions préciser que je suis ici aujourd'hui à titre de représentant de *Montreal Shipping* et non pas des compagnies qu'elles représentent, ni des conférences dont font peut-être partie nos clients. Je viens vous faire part aujourd'hui de préoccupations d'une compagnie maritime canadienne dont la viabilité financière dépend directement des conférences canadiennes dont font partie ses clients. À notre avis, le projet de loi C-21 pourrait mettre en péril le système des conférences et aller à l'encontre des objectifs visés.

Le système des conférences, pour reprendre ce que Sir Winston Churchill disait de la démocratie, semble imparfait à ceux qui n'ont pas étudié les solutions de rechange. Pour ce qui est du commerce maritime, les autres solutions qui s'offrent à nous sont probablement des ententes bilatérales ou multilatérales parrainées par les gouvernements, qui établiraient de façon arbitraire les taux ou qui créeraient un système ouvert à la concurrence; ces deux solutions entraîneraient un désordre complet. Nous sommes d'avis que le système de conférence a dans l'ensemble été bien utile au Canada.

Nous croyons qu'il faut se rappeler de deux questions fort importantes. Tout d'abord, les compagnies maritimes décident d'elles-mêmes de faire partie des conférences, et elles peuvent, si elles le désirent, cesser d'en faire partie. Elles peuvent être indépendantes. De plus, et c'est plus important, l'armateur doit chercher à obtenir des marchandises pour remplir la cale de ses navires. Il y a donc intérêt à faire preuve de beaucoup de collaboration et de compréhension envers ses clients. Il ne veut pas les dissuader de faire affaire avec lui.

J'étais là quand l'affaire *Helga Dan* s'est produite, en 1959; c'est d'ailleurs ce qui a poussé la Commission sur les pratiques restrictives du commerce au Canada à procéder à une enquête sur les conférences. Le gouvernement d'alors voulait rendre formel les activités de la conférence. On se demandait s'il fallait réglementer le système en s'inspirant du modèle américain ou adopter une politique de laissez-faire en adoptant des mesures de compensation compte tenu du fait que les conférences étaient exclues de l'application de la législation sur les cartels. J'étais à l'époque directeur de l'Association canadienne d'exportation et président de son comité sur le trafic. Grâce à nos efforts, le Conseil des expéditeurs canadiens a été constitué en 1966; c'est la création de ce conseil qui a poussé le gouvernement à adopter la première loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Le Canada a ainsi pu éviter le chambardement réglementaire qui s'était produit aux États-Unis; l'adoption du *Shipping Act* de 1984 dans ce pays a d'ailleurs permis de régler ces problèmes.

Les Américains revoient actuellement leur loi, et il se pourrait qu'ils apportent des modifications car de nombreux intervenants se plaignent d'abus à l'égard des mesures distinctes dans les contrats d'exclusivité limités. Il y a 25 ans, je doutais de l'opportunité pour le gouvernement canadien de suivre l'exemple du U.S.

[Texte]

follow them now. It seems to us the Shipping Conferences Exemption Act (1979) has served well enough and might be continued.

In considering Bill C-21, we are of the opinion that certain of its provisions could jeopardize the conference system in Canada and possibly result in the loss of some liner services from Canadian ports.

• 1130

Subparagraph 4(1)(b)(iv) stipulates that no standard form may require 100% loyalty contracts, but we trust it will permit them to be arrived at by mutual agreement. Loyalty contracts are desirable for forward planning and less than 100% makes any form of surveillance impossible.

Paragraph 4(1)(c) dealing with shipper contracts undermines the whole system, particularly if linked to independent action. It is our strong opinion that service contracts should come under conference control.

The misuse of individual service contracts contributed to the chaos in the United States Pacific trade, resulting in the elimination of some liner services.

Subclause 4(3) provides for independent action by any member line upon 10 days' notice. We consider that this mandatory feature endangers the conference. We believe each conference should be permitted to set its own rules about independent action.

Subclause 5(2) prohibits joint negotiation by steamship lines with domestic carriers for the establishment of inland rates. We have some difficulty in seeing the logic of this, as cargo interest could presumably benefit from any volume reductions. There may also be instances in which two conference members operating a joint service may wish to have a common negotiation with inland carriers. Why should they be prevented from doing so?

Clause 12 calls for the confidentiality of service contracts. We argue that service contracts should be controlled by and at the discretion of the conference. If a filing is required under clause 6, we would recommend it be for essential terms on a confidential basis.

Clause 29 continues the provision for a sunset clause. By its very nature this invites criticism that, if unjustified, might not otherwise be forthcoming. It seems to us "Investigation of Shipping Conference", section 12 in the 1979 act and clause 17 in Bill C-21, provides enough protection.

[Traduction]

Federal Maritime Commission; je n'ai pas vraiment changé d'idée. A notre avis, la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes nous a été fort utile, et il pourrait être bon de la maintenir.

Quand au projet de loi C-21, nous sommes d'avis que certaines des dispositions pourraient mettre en péril le système des conférences au Canada et peut-être même entraîner la disparition de certains services maritimes à partir des ports canadiens.

Le sous-alinéa 4(1)b(iv) précise qu'aucune formule-type ne peut imposer à un expéditeur l'obligation de confier le transport de l'ensemble de ses marchandises; nous espérons cependant qu'il sera possible de procéder de cette façon si les deux parties sont d'accord. Les contrats d'exclusivité sont un système efficace qui facilite la planification; cependant, si toutes les marchandises, soit 100 p. 100, ne sont pas confiées à la même compagnie, il est assez difficile d'exercer une surveillance.

L'alinéa 4(1)c), qui porte sur les contrats des expéditeurs, mine tout le système, tout particulièrement s'ils sont accompagnés de mesures distinctes. Nous sommes convaincus que les contrats d'exclusivité limitée devraient relever des conférences.

Ce sont les abus des contrats d'exclusivité limitée qui ont contribué au bouleversement du commerce États-Unis-Pacifique et a entraîné l'élimination de certains services maritimes.

Le paragraphe 4(3) permet à un membre de la conférence, sur préavis de 10 jours, de prendre une mesure distincte. Nous croyons que cette disposition met en péril la Conférence. À notre avis, chaque conférence devrait avoir le droit d'établir ses propres règlements à l'égard des mesures distinctes.

Le paragraphe 5(2) empêche les compagnies maritimes de négocier avec les transporteurs nationaux quant à l'établissement des taux intérieurs. Nous ne croyons pas que cela soit très logique, puisque les expéditeurs pourraient obtenir des rabais en fonction du volume transporté. Il se pourrait également que deux compagnies membres de la même conférence qui offrent un service conjointement décident de négocier ensemble avec les transporteurs intérieurs. Pourquoi leur interdire de le faire?

L'article 12 précise que les contrats d'exclusivité limitée doivent être confidentiels. À notre avis, ces contrats devraient relever de la conférence. S'il est nécessaire aux termes de l'article 6 de déposer des documents, à notre avis, cela ne devrait s'appliquer qu'aux modalités essentielles et ce, à titre confidentiel.

L'article 29 prévoit le maintien d'une mesure de temporalisation. À notre avis, cette disposition crée des problèmes qui ne sont pas nécessaires. En effet, nous sommes d'avis que l'article 12 de la loi de 1979, intitulé «Enquête de la conférence maritime», et l'article 17 du projet de loi C-21 assurent une protection suffisante.

[Text]

The sum of our deliberations about Bill C-21 is to let well enough alone and to continue with the 1979 act. Our opinion is strengthened by the American review process now in place for their own 1984 act, which could be ongoing until 1989.

According to a recent UNCTAD report, there is a 25% overcapacity in shipping today and a 40% overcapacity in shipyards. While there is presently some strength showing in the bulk markets, overcapacity in container shipping is expected to continue for at least a few more years. The combination of overcapacity and stagnant world trade has brought about severe rate erosion, which has been exacerbated by the dollar decline.

It should be recognized that there is no Canada-foreign trade route, with the exception of eastern Canada to the Caribbean, for which the present level of service can be maintained by Canadian cargo only. Canadian shippers benefit from services sustained by the American market. While Montreal is in a somewhat different position because of cross-border American traffic, we must take care that we do not create a climate—which Bill C-21 could do—that would cause foreign lines to question the wisdom of continuing their calls at Canadian east and west coast ports. Our whole transportation infrastructure would be the loser and Canadian shippers would forfeit the quality of service that has been to their benefit over the years.

• 1135

Mr. Chairman, I thank you and your committee for your attention.

Le président: Merci, monsieur Thom, de votre exposé. Monsieur Ernie Epp serait-il prêt à poser les premières questions à notre témoin?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I do indeed, Mr. Chairman.

Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Thom, to the deliberations on the Shipping Conferences Exemption Bill, 1987.

I am struck, on pages 1 and 2, by the crucial position that your firm has. You are involved in chartering and operating a fleet of vessels on behalf of a major Canadian newsprint company for the carriage of their product to world markets. This means that you are quite centrally involved with the concerns of Canadian exporters to have shipping services always available to them.

I take it from your presentation that you feel a very real concern that Bill C-21 could imperil those connections. I

[Translation]

Bref, nous sommes d'avis que le projet de loi C-21 n'est pas nécessaire et qu'on devrait maintenir l'application de la loi de 1979. La situation américaine vient appuyer notre opinion. En effet, un processus d'examen sur la loi de 1984 a été lancé dans ce pays. Il devrait se terminer en 1989.

D'après un rapport récemment publié par l'UNCTAD, il existe aujourd'hui une surcapacité de 25 p. 100 dans le domaine du transport maritime et de 40 p. 100 dans les chantiers maritimes. Même si les marchés des marchandises en vrac semblent être plus actifs, la sous-capacité qui existe dans le domaine du transport maritime par conteneurs devrait se poursuivre pendant encore quelques années. Cette surcapacité qui vient s'ajouter à la stagnation du commerce international a entraîné une érosion des taux, qui a été empirée, d'ailleurs, par la baisse du dollar.

Il ne faut pas oublier qu'à l'exception de la route qui va de l'est du Canada aux Caraïbes, il n'existe aucune route du Canada vers l'étranger dont le niveau de services actuel peut être assuré uniquement par les expéditions canadiennes. Les expéditeurs canadiens ont accès à des services qui sont appuyés par le marché canadien. Montréal se trouve dans une situation un peu différente en raison du trafic venant des villes américaines; cependant, il faut se garder de créer un climat... ce que ferait d'ailleurs le projet de loi C-21... qui pousserait les compagnies étrangères à douter de l'opportunité de maintenir leurs escales dans les ports de la côte est et de la côte ouest canadienne. L'adoption de cette mesure nuirait au système de transport et la qualité des services offerts aux expéditeurs canadiens diminuerait.

Monsieur le président, je tiens à vous remercier, ainsi que votre Comité, de votre attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Thom, for your brief. Would Mr. Ernie Epp be ready to ask the first questions?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, monsieur le président.

Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur Thom, à cette réunion du Comité chargé d'étudier le projet de loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes.

J'ai été frappé par la description que vous donnez aux pages 1 et 2 de votre mémoire de la position dans laquelle votre société se trouve. En effet, vous possédez une flotte de navires et offrez des services de courtier d'affrètement et de gérants commerciaux à une importante société de papier-journal canadienne; c'est vous qui assurez l'acheminement de ses produits vers les marchés internationaux. Ainsi, vous comprenez sans aucun doute les préoccupations des exportateurs canadiens qui veulent toujours avoir accès à des services de transport maritime.

D'après ce que vous avez dit, vous craignez que le projet de loi C-21 ne mette en péril ces services. J'aimerais que

[Texte]

would appreciate your expanding on that, while noting that the Canadian Shippers' Council is very supportive of Bill C-21 and seems to see opportunity in it. They do not seem to have the fears you have expressed.

Mr. Thom: I welcome your question. I probably have had as much to do as anyone in Canada with the forming of the Canadian Shippers' Council. They were started in the mid-1960s as a perceived alternative to American FMC regulation. They started in England. The chairman was an Admiral Hughes-Hallett of the British Shippers' Council, and he commanded the Dieppe raid of the Canadian Forces during the Second World War. I met with him in the U.K. He brought with him to my hotel the chairman of the Imperial Chemical Industry Group, who was involved. Admiral Hughes-Hallett came to Canada for an institute of foreign affairs speaking tour. I got him to speak to the Canadian Export Association we had up in Ottawa, and that was the commencement of the Canadian Shippers' Council.

The government in Ottawa, which had to legislate on the *Helga Dan*, was concerned about regulation and how the Canadian taxpayer was protected if they exempted him from the combines law and so on. The Canadian Shippers' Council movement, which was in its infancy, was perceived as an acceptable alternative in the mode of the day.

As far as shipping is concerned, we are in a totally different world in 1987 from what we were in the mid-1960s. The whole consultation process between conferences and shippers' councils possibly needs re-thinking, bearing in mind that shippers' councils come to the table controlling no cargo and unable to make any deal but free to criticize and complain.

With the sunset clause of the conference acts we have had, it is a little bit like a labour-management contract, such that when you see the contract expiring, let us write up the shopping list. This is the type of thing you get into now with this sunset clause and this act. Everyone is like Sammy [Inaudible—Editor]. When he was asked what labour wants, he replied "more". Well, that is what the Canadian Shippers' Council wants; every time the act comes up, the attitude is to get something more. It is like shooting fish in a barrel.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Might I interrupt this useful description? From your experience, what has the relationship between individual shippers and the carriers been? Given the mutual concerns of exporters for reliable carriage at reasonable rates, and of course the

[Traduction]

vous m'en disiez un peu plus long à cet égard car le Conseil des expéditeurs canadien appuie le projet de loi C-21 car il est d'avis que cette mesure offrira des avantages. Il ne semble pas partager vos craintes.

M. Thom: Je suis heureux que vous m'ayez posé cette question. J'ai probablement joué un rôle aussi important que n'importe quel Canadien lors de la création du Conseil des expéditeurs canadien. Les premiers conseils d'expéditeurs ont été mis sur pieds au milieu des années 1960; on y voyait une solution de rechange au règlement FMC américain. Le premier conseil a été mis sur pied en Angleterre. Son président était l'amiral Hughes-Hallett du Conseil des expéditeurs britannique; il était d'ailleurs le commandant des Forces canadiennes lors de l'attaque de Dieppe au cours de la Deuxième Grande Guerre. Je l'ai rencontré au Royaume-Uni. Il était venu à ma chambre d'hôtel et était accompagné du président du *Imperial Chemical Industry Group*, qui s'intéressait également à la question. L'amiral Hughes-Hallett est ensuite venu au Canada à la demande de l'Institut des affaires étrangères présenter une série de conférences. Je l'ai convaincu de s'adresser à l'Association canadienne d'exportation à Ottawa; le Conseil des expéditeurs du Canada vit le jour.

Le gouvernement à Ottawa, qui avait dû légiférer à l'égard du *Helga Dan* se préoccupait de la réglementation; il se demandait comment le contribuable canadien serait protégé si l'on prévoyait les exceptions à la Loi sur les coalitions. Le Conseil des expéditeurs canadien, qui n'en était qu'à ses débuts, semblait alors être une solution de rechange acceptable.

Pour ce qui est du transport maritime, la situation qui existe en 1987 est complètement différente de celle du milieu des années 1960. Le processus de consultation entre les conférences et les conseils d'expéditeurs doit peut-être être repensé, compte tenu du fait que lorsque les conseils d'expéditeurs viennent à la table des négociations, ils ne contrôlent pas de fret et ne peuvent vraiment pas négocier. Ils peuvent simplement critiquer la situation et se plaindre.

Quant à la mesure de temporisation des lois sur les conférences maritimes, elle nous fait un peu penser à certaines des dispositions des conventions collectives; dès que l'on constate que la convention prendra fin sous peu, on s'empresse de présenter une liste de requête. C'est un peu d'ailleurs ce qui se produit avec cette mesure de temporisation. Tout le monde agit un peu comme Sammy [Inaudible—Éditeur]. Lorsqu'on lui a demandé ce que voulaient les syndicats, il a simplement répondu «plus». Bien, c'est ce que veut le Conseil des expéditeurs canadien. Chaque fois qu'une loi cesse d'avoir effet, on veut obtenir quelque chose de plus. C'est gagné d'avance.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Permettez-moi d'interrompre cette description fort utile. Quels ont été les rapports entre les expéditeurs et les transporteurs d'après ce que vous avez constaté? Les exportateurs souhaitant des taux de transport raisonnables et bien entendu les

[Text]

desire of the carriers to continue operating at a profit, how well has that relationship served both interests?

Mr. Thom: I think it has worked very well, because the shipowner is there to obtain cargo; the cargo interest is there to obtain service. He is dealing in pretty much an open market in the major Canadian trades. Where there are options in the trans-Pacific trade, the conference activity probably represents about 70% of the shipping services, with 30% being independent. The North Atlantic trade is probably around 60% to 65% with the conference, and the remainder is open to independent competition.

Some of this competition is set nowadays by state lines, such as the Soviets and the Poles and the Yugoslavs, and others. We also exist in a market where you can pick ships up off the wall for very little. Anyone can start a service with not very much capital and carry on. Many of the rates are now set by shipowners trying to stave off the evil day by creating cashflow.

To get back to the main thrust of your question of how Bill C-21 jeopardizes Canadian liner services and the port activities that serve them, I believe service contracts on an individual basis and an independent action connected with them will drive rates below a level where shipowners serving Canada on an incremental basis—and that includes most of them on either coast—will wonder if they should continue carrying on.

Now, I can tell you that in 1982-83 there was a terrible depression in shipping, and in 1984-85 there was an improvement in the American trade due to the strength of the dollar and the import flows into the United States, which have led to the deficit of which we hear so much. The imports began to taper off in 1986 due to the dollar devaluation, and is continuing, and the volume of import cargo into both the United States and Canada is declining.

Shipowners are saying, even though there is an increasing volume of Canadian export, they must be careful of not getting into a position where they are out of balance, import and export containers, after they supply them at great expense from, say, the United States, because the Canadian freight rate structure generally today cannot support the cost of resupply.

The Canadian export rates, as far as I am concerned, are at a very low level, and are—I have some figures for my own reference here—60% of what they were five years ago, making no allowance for inflation.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Could I ask particularly on that. The predatory pricing concern expressed in the bill, if it were applied to the export movement—the backhaul, if you will—of liner vessels that are involved in carrying products to North America, including Canada, and do not have as much business back, that is part of the situation you are describing of the

[Translation]

transporteurs voulant continuer de réaliser des bénéfices, dans quelle mesure ces rapports ont-ils été dans l'intérêt des deux parties?

M. Thom: Ils ont très bien fonctionné car l'armateur souhaite trouver des marchandises à transporter, et l'exportateur veut obtenir un service. Le marché est ouvert dans la plupart des secteurs commerciaux du Canada. Là où il y a des options dans le commerce trans-Pacifique, les navires de la conférence assurent environ 70 p. 100 des services maritimes, des navires indépendants en assurant 30 p. 100. Pour l'Atlantique nord, 60 à 65 p. 100 des services sont assurés par la conférence, le reste demeurant ouvert à la concurrence.

Cette concurrence se divise maintenant entre certains États, comme les Soviétiques, les Polonais, les Yougoslaves etc. On peut aussi acquérir des navires pour très peu dans le marché. Quiconque peut se lancer en affaires sans avoir à beaucoup investir. Bon nombre des tarifs sont maintenant fixés par des propriétaires de navires qui tentent de se mettre à l'abri en créant des liquidités.

Pour ce qui est de la façon dont le projet de loi C-21 peut nuire aux services des compagnies maritimes canadiennes et aux activités portuaires qui les entourent, je suis d'avis que si l'on permet la conclusion de contrats d'exclusivité limitée individuelle assortis de mesures distinctes, les tarifs baisseront tellement que les propriétaires de navires qui transportent un volume de plus en plus grand de marchandises canadiennes—et cela comprend la plupart d'entre eux sur les deux côtes—s'interrogeront sur l'opportunité de continuer.

Je peux vous dire que le transport maritime a connu une récession terrible en 1982-1983 et qu'en 1984-1985 il y a eu une reprise sur le marché américain à cause de la force du dollar et des volumes d'importations aux États-Unis qui ont entraîné le déficit dont nous entendons tellement parler. Les importations ont commencé à se stabiliser en 1986 à cause de la baisse du dollar, tendance qui se maintient, et le volume de marchandises importées aux États-Unis et au Canada diminue.

Même si le volume des exportations canadiennes augmente, les propriétaires de navires disent qu'ils doivent faire bien attention d'éviter tout déséquilibre, entre les conteneurs d'importation et d'exportation, après les avoir transportés à grands frais à partir des États-Unis car la structure tarifaire au Canada ne peut pas soutenir le coût du retour.

À mon avis, les tarifs d'exportation canadiens sont à un niveau très bas, ils représentent 60 p. 100 de ce qu'ils étaient il y a cinq ans, sans tenir compte de l'inflation.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pourrais-je poser une question là-dessus. Si les tarifs offerts à nos exportateurs canadiens baissent c'est en partie parce qu'il n'y pas autant de marchandises à transporter au retour en Amérique du nord n'est-ce-pas? Est-il possible que la loi vienne perturber la situation en jugeant qu'il s'agit de prévarication?

[Texte]

decline in rates for our Canadian exporters, is it not? Is there a possibility here that the law might disrupt that situation by this being seen as predatory pricing behaviour?

Mr. Thom: I do not know how you would sustain a predatory pricing charge.

• 1145

We have considered it. Many people think the Soviets, for example, are priced below normal market costs. Russia is the second or third or fourth biggest trading partner of Canada with the wheat sales.

I am not sure how quickly Canada would rush in to help us with a predatory pricing clause against a major export customer.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This is not one of the points you make in your brief, but it seemed to me to be potentially related to the kinds of presentations we heard last week.

You are concerned about the impact of Bill C-21 on the conferences. On page 5, I believe it is, of your brief, you have suggested that the choice that faces us is bilateral or multilateral arrangements sponsored by other governments that are not concerned about our interests, first of all, or completely open competition which would result in chaos. Could you expand on that second alternative? I sense that there may be two possibilities for Canada under Bill C-21. One is that kind of chaotic situation. The other is the possibility of loss of trade entirely, loss of service to Canada, withdrawal as Mitsui is doing, although I take it, that is not related to market anticipation of Bill C-21.

Mr. Thom: It is related to the level of rates and if the level of rates is driven down further, which I believe this bill will do, then other carriers will look at their economic circumstances.

International shipping is in crisis and it is struggling for survival, and I cannot overstate that. The biggest example I can think of is the creator or the father of container shipping. It is credited to be Malcolm McLean with Sea-Land, who sold Sea-Land, bought U.S. Lines, had a new dream of 4,500 container ships costing \$50 million each, of which he bought 12. Half are now laid up in the Hudson River and they have gone broke.

I worked for five years for Montreal Shipping and New York after the second war and United States Lines and Grace Line; these were the dukes of American shipping and they have gone. They have gone and they did not go by choice.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is this part of the chaos that the open competitive situation involves?

Mr. Thom: Yes. We are in a buyer's market for the cargo in shipping now and it is a market. Either we have regulation or we have a market, and markets go up and down. The Shippers' Council cannot have it by saying that

[Traduction]

M. Thom: Je ne vois pas comment on pourrait parler de prévarication.

Nous avons réfléchi à la question. Bien des gens pensent que les Soviétiques, par exemple, demandent des prix en-deça des coûts normaux sur le marché. La Russie se situe au deuxième, troisième ou quatrième rang des partenaires commerciaux du Canada à cause des ventes de blé.

J'ignore avec quelle célérité le Canada interviendrait pour nous aider en accusant de pratiques relevant de la prévarication un gros importateur de denrées canadiennes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous n'y faites pas allusion dans votre mémoire, mais cette question se rapporte peut-être aux témoignages que nous avons entendus la semaine dernière.

Vous vous inquiétez des conséquences du projet de loi C-21 sur les conférences. À la page cinq de votre mémoire, je crois, vous dites que deux choix se présentent à nous, soit des dispositions bilatérales ou multilatérales parrainées par d'autres gouvernements qui ne se préoccupent pas de nos intérêts, soit la libre-concurrence qui entraînerait le cahot. Pourriez-vous donner plus de détails sur cette deuxième option? J'ai l'impression que le projet de loi C-21 comporte deux possibilités pour le Canada. D'une part, ce genre de cahot. D'autre part, la perte de tout service au Canada, le retrait des compagnies maritimes comme le fait Mitsui actuellement bien que cela ne se rapporte pas au projet de loi C-21 je crois.

M. Thom: Ce retrait découle du niveau des tarifs et si ce dernier baisse encore plus, une conséquence de ce projet de loi d'après moi, d'autres transporteurs se pencheront aussi sur l'opportunité de rester.

Le transport maritime international est en crise et les compagnies se battent pour leur survie, je ne peux pas trop insister là-dessus. Le meilleur exemple est celui du père du transport par conteneurs. Le crédit en est accordé à Malcolm McLean qui a vendu la Sea-Land, et qui a acheté la *U.S. Lines* en rêvant d'avoir 4,500 porte conteneurs coûtant chacun 50 millions de dollars. Il en a finalement acheté 12; la moitié de ces navires jonchent maintenant l'Hudson et il est ruiné.

J'ai travaillé pendant cinq ans pour la *Montreal Shipping* à New York après la deuxième guerre mondiale, la *United States Lines* et la *Grace Lines*. C'étaient les rois du transport maritime aux États-Unis et ils ont disparu. Ils ont disparu bien malgré eux.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce un aspect du cahot qui découle de la libre-concurrence?

M. Thom: Oui. Il existe un marché des marchandises à transporter à l'heure actuelle et c'est un marché d'acheteurs. Nous pouvons avoir soit la réglementation ou un marché libre, qui connaît des hauts et des bas. Le

[Text]

cyclical fluctuations in the market cause them dissatisfaction.

We can create a rate level that would be nice and even and carry on, but shippers want lower rates and they have the negotiating power to obtain them.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do they actually have that?

Mr. Thom: Absolutely, but I do not see how on earth they can expect it to work each way. The shippers groups we meet with or the conferences we meet with—the metal shippers, the asbestos shippers, the wood pulp shippers—come into the room representing 100,000, 200,000 tonnes of cargo, or whatever, with a bunch of hungry steamship lines sitting across the table, slaving to make a deal and deals are made.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If we are forced to press ahead with Bill C-21, would you have any thoughts about which provisions should be amended or which innovations we should seek to strike out in order to protect the apparently sound system that we have been operating on? Have you given thought to that?

Mr. Thom: Yes, and I would not do what you are doing.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I appreciate that.

Mr. Thom: I do not think I can be on either side of my own argument. I do not like your IA. I do not like individual service contracts.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes.

• 1150

Mr. Thom: In a buyer's market such as the one existing in the United States, it is true of one line I know. It had built up support with a regular and very desirable customer by carrying 70% of its highly rated freight. They are trying to get the rates up in the United States, but that customer went to that steamship line and said that he did not want that. The line had 70% of his freight, but if the conference put this increase through, either he wanted to make a deal with the line so that it would take an IA on his behalf or he would cut the line out of his business.

Now, this is pretty rough stuff, and is just one example of what is taking place in a buyer's market with an oversupply of ships. Lines are struggling for survival, but shipper power is out there, alive and well.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have given us a list, all of which you would want us to take up, but we could not take part of that list as a bottom line. I am not negotiating here, but I am looking at what we might do in clause-by-clause discussion later on.

We would need to deal critically with every one of the points you have mentioned here. Would you spotlight some of them as absolutely imperative? In your response,

[Translation]

Conseil des expéditeurs ne peut pas se plaindre ensuite que les fluctuations cycliques du marché leur cause des problèmes.

Nous pouvons fixer un niveau de tarifs juste et raisonnable qui permettrait de rester en affaire, mais les expéditeurs souhaitent toujours des tarifs plus bas et ils ont le pouvoir des négociations pour les obtenir.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): L'ont-ils vraiment?

M. Thom: Absolument, mais je ne vois pas comment ils peuvent s'attendre à avoir le meilleur des deux mondes. Les groupes d'expéditeurs que nous rencontrons—des expéditeurs de métaux, d'amiante, de pâte et papier—représentent chacun 100,000 ou 200,000 tonnes de marchandises et viennent s'asseoir pour négocier avec une poignée de compagnies maritimes affamées s'acharnant à conclure une entente. Et des ententes sont conclues.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si nous sommes obligés d'adopter le projet de loi C-21, auriez-vous des modifications ou des innovations à proposer afin de protéger le système actuel qui semble bien fonctionner? Y avez-vous réfléchi?

M. Thom: Oui, et je ne ferai pas ce que vous faites maintenant.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je le comprends bien.

M. Thom: Mon idée est faite là-dessus. Je n'aime pas la mesure distincte. Je n'aime pas les contrats d'exclusivités limitées individuels.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui.

M. Thom: C'est vrai dans un marché d'acheteurs comme celui qui existe aux États-Unis, et je connais un exemple. Une compagnie maritime avait gagné la faveur d'un client régulier et très recherché en transportant 70 p. 100 de ses marchandises. Ils tentent de faire monter les tarifs aux États-Unis, mais ce client est allé dire à la compagnie qu'il ne le voulait pas. Si la Conférence adoptait cette augmentation, il souhaitait soit conclure une entente avec cette compagnie afin qu'elle prenne une mesure distincte en sa faveur ou il lui retirerait sa clientèle.

C'est un dur coup, et ce n'est qu'un exemple de ce qui se passe dans un marché d'acheteurs lorsqu'il y a un surplus de navires. Les compagnies se battent pour survivre et les expéditeurs ont tous les pouvoirs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous nous avez donné une liste de vos souhaits, mais nous ne pourrions pas prendre cette liste comme finale. Je ne suis pas en train de négocier, mais je me demande sur quoi nous pourrions nous pencher au moment de l'étude article par article.

Il faudrait que nous étudions de très près chacun des points que vous mentionnez ici. Pourriez-vous nous indiquer les plus pressants? Dans votre réponse, vous avez

[Texte]

you have noted that the independent action subclause 4(3) is one of the really threatening items.

Mr. Thom: I would say that individual service contracts are a disaster and should be controlled by the conference. In addition, I think independent action should not be mandatory, but should be controlled by the conference. Therefore, if you want service contracts and independent action, have them controlled by the conference. We make those two compromises because you have the power and I have nothing.

Finally, I do not really understand why two or more carriers cannot negotiate with an inland carrier. The ports of Halifax and Saint John are served on a substitute-port basis by steamship lines, which means that the steamship carrier issues a bill of lading from Montreal to Antwerp, but the steamship line pays the railroad to move the container to Halifax. Under today's rate structures, 30% of the ocean rate, which is already too low, is going to pay the railway. Why can two carriers not negotiate, if they are operating a joint service?

It is passed on to the consumer. One of the things that Canada has to look at is the development of the double-stack service in the United States, in which the railways are getting very low rates. Unless there is some negotiating process with the Canadian railroads, this stuff could be influenced by double-stack trains draining off.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It is just a matter of intermodal rates and their negotiation.

Mr. Thom: Yes. I wonder if I could read something from the British daily shipping newspaper called *Lloyds List*, of April 29. It says:

Japan's leading shipping lines make creative consortiums serving the trans-Pacific trades to North America. Six companies would effectively merge their operations in a bid to protect them from the fall in profits blamed on the strong yen and the U.S. Shipping Act, 1984. The U.S. Shipping Act has also allowed conferences to charge lower rates than prevailing tariff

—that means service contracts—

aggravating the existing problems of over-tonnage in the trans-Pacific and the introduction of even larger container ships.

• 1155

I do not know if that article is correct. I am having it checked at present, but I think the thrust of it supports the arguments I am making.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you again. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

signalé que le paragraphe 4(3) sur la mesure distincte était l'un des plus menaçants.

M. Thom: Je dirais que les contrats d'exclusivité limités individuels sont une catastrophe et devraient être soumis au contrôle de la Conférence. Depuis, la mesure distincte ne devrait pas être obligatoire mais aussi contrôlée par la Conférence. Si vous voulez absolument maintenir les contrats d'exclusivité limités et les mesures distinctes, qu'ils relèvent de la Conférence. Nous faisons ces deux compromis parce que vous avez tous les pouvoirs et nous n'avons rien.

Finalement, je ne vois vraiment pas pourquoi deux transporteurs ou plus ne pourraient pas négocier avec un transporteur intérieur. Les ports d'Halifax et Saint-Jean sont desservis comme ports de remplacement par les compagnies maritimes, ce qui signifie que le transporteur délivre un connaissance de Montréal à Anvers, mais la compagnie maritime assume les frais de transport par chemin de fer du conteneur jusqu'à Halifax. En vertu de la structure tarifaire actuelle, 30 p. 100 du tarif maritime, qui est déjà trop bas, sert à payer le transport ferroviaire. Pourquoi deux transporteurs ne pourraient-ils pas négocier s'ils offrent un service conjoint?

Les frais retombent sur le consommateur. Le Canada ne doit pas oublier qu'on a institué aux États-Unis un service de trains-deux ponts pour lesquels les chemins de fer obtiennent des tarifs très bas. A moins qu'il y ait des négociations avec les sociétés de chemin de fer canadiennes, il se pourrait que le trafic soit détourné vers ces trains.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il s'agit simplement de la négociation des tarifs entre les modes de transport.

M. Thom: Permettez-moi de lire un extrait du quotidien maritime britannique du 29 avril qui s'appelle **Lloyds List*. On y dit ceci:

Les grandes compagnies maritimes japonaises mettent sur pied des consortiums innovateurs qui desservent les routes trans-Pacifiques vers l'Amérique du Nord. Six compagnies auraient décidé de fusionner leurs opérations afin de se protéger contre la chute des bénéfices résultant du raffermissement du yen et de la Loi maritime américaine de 1984. Cette loi autorise également les conférences à fixer des tarifs inférieurs à la structure tarifaire en place. . .

. . . ce qui signifie en fait des contrats d'exclusivité limités. . .

aggravant ainsi les problèmes que posent déjà la capacité excessive dans le commerce trans-pacifique et l'arrivée de porte-conteneurs de plus en plus grands.

J'ignore si cet article est exact, on en vérifie la teneur à l'heure actuelle. Toutefois, je crois qu'il vient étayer en substance les arguments que j'ai invoqués ici.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Merci encore une fois. Merci, monsieur le président.

[Text]

Le président: Il nous reste plus ou moins cinq minutes si on veut être polis et gentils envers le prochain groupe qui est prévu pour 11h45; je vous demanderais de limiter vos questions et je passe immédiatement la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Notre ami, monsieur ForreSTALL, malheureusement doit quitter et m'a prié, en son nom, de remercier M. Thom pour sa présence parmi nous aujourd'hui et son témoignage fort important qu'il nous donne devant le Comité.

Non seulement il me fait plaisir de transmettre ces remarques, de la part de M. ForreSTALL qui doit quitter, mais je veux moi-même remercier, M. Thom, qui est certainement un des personnages les mieux qualifiés pour venir témoigner sur un projet de loi comme C-21; et je suis très heureux qu'il ait pris de son temps pour éclairer les membres du Comité sur ses réactions à l'actuel projet de loi.

Je pense qu'on a eu des témoins qu'on peut qualifier de partiiaux ou d'impartiaux, mais avec la longue expérience et la notoriété qu'il a dans le domaine maritime je crois que ses avis ne peuvent absolument pas être taxés de partiiaux et d'intéressés. Je crois qu'il nous fait part d'une situation qui est importante, et qui doit être dite, et j'apprécie beaucoup son professionnalisme et le témoignage qu'il nous donne ce matin.

I have one question in reference to your own presentation, sir, which is to a certain degree frightening. To illustrate the volatility of the liner shipping business, you indicate that of the 25 shipowners you have been dealing with years ago, there are now only six serving Canada by direct call; three continue to cater to Canadian traffic over New York. All the others have disappeared from the Canadian scene.

Some of the representations we have received are to the effect that there are further possibilities of erosion. Is it a serious threat, or is it a . . . ? There may be a sort of natural reaction to be afraid of something different. I do not want to attribute views to some of my colleagues, but around the table here there has been certain skepticism about certain representations that have been made. The impressions that the conference will collapse have been taken with a grain of salt. The conference might not disappear, but I would like you to elaborate a little bit on what will happen, not necessarily to the conference, but to our Canadian ports and our own industry in Canada. Obviously there are people working at ports, there are people working in companies servicing these ports, and there is a possibility, as Mr. Wray, who appeared as a witness for the Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference. . .

• 1200

He was telling us the other day that if the rules are changed, implying that with Bill C-21 the rules will be changed, we are going to get into a cyclical type of situation where the largest line is going to be able to set the lowest rate in these confidential service contracts.

[Translation]

The Chairman: We have more or less five minutes left if we want to be polite and courteous toward the next group scheduled for 11.45. I would ask you to be brief and I give immediately the floor to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. Unfortunately, our friend Mr. ForreSTALL had to leave and asked me to than Mr. Thom on his behalf for his presence today and his very important presentation before the committee.

Not only am I glad to inform you of Mr. ForreSTALL's comments, but I also want to thank Mr. Thom who is certainly one of the best qualified people to appear on Bill C-21. I am very glad he took the time to enlighten committee members on his reactions to the bill.

We heard partial and impartial witnesses, but I think that with his long experience and his reputation in the shipping field, his opinions are absolutely not based on partiality or self-interest. He is talking about a situation which is important, which has to be told, and I appreciate very much his expertise and his presentation this morning.

J'ai une question à poser au sujet d'un passage assez inquiétant de votre propre exposé, monsieur. Pour illustrer la volatilité du secteur du transport maritime, vous signalez que parmi les 25 propriétaires de navires avec lesquels vous avez traité il y a des années, seulement six desservent maintenant directement le Canada; trois continuent de le faire via New York. Tous les autres ont disparu de la scène canadienne.

Certains témoins nous ont dit qu'une érosion était encore possible dans l'avenir. Est-ce une menace réelle ou s'agit-il . . . ? C'est peut-être une réaction naturelle au changement. Je ne veux pas parler pour mes collègues, mais certains d'entre eux ont regardé d'un oeil assez sceptique les interventions qui ont été faites. Les craintes exprimées quant à la survie du système de conférences ont été prises avec un grain de sel. Il ne disparaîtra peut-être pas, mais j'aimerais que vous nous donniez plus de détails sur ce qui arrivera, pas nécessairement aux conférences, mais à nos ports et à notre propre industrie au Canada. Évidemment, des gens travaillent à ces ports, des gens travaillent dans les compagnies qui les desservent et il existe une possibilité, comme l'a dit M. Wray lorsqu'il a témoigné au nom de la Conférence du transport maritime Méditerranée-Canada. . .

Il nous a dit, l'autre jour, que, si les règles étaient changées, si le projet de loi C-21 était adopté, la situation deviendrait cyclique et la compagnie maritime la plus importante pourra fixer les tarifs les plus bas dans le cadre de ces services d'exclusivité limitée confidentiels. Par

[Texte]

Thus one carrier, perhaps—and this is just a scenario, not a fact, as he was saying—sailing from eastern Canada, for instance, would have no choice but to go to American ports to find competitive services. Is Mr. Wray's testimony before us real? How do you visualize the things if there is no change to the current Bill C-21?

Mr. Thom: Do you mean if there is no change, or if there is a change?

Mr. Ouellet: If the legislation is passed as it is, without amendment, and these new rules are implemented.

Mr. Thom: I would like to read two paragraphs from an article in the *New York Journal of Commerce* on December 31, 1986, an article generally commenting on the shipping year. It reads:

For the shipping industry, 1986 may be looked upon as a year of consolidation, upheaval and bankruptcy. Some shipping officials we spoke with at the end of 1985, itself a bad year for shipping, predicted that 1986 would be even worse than its predecessor. In general terms, this has proven to be true.

Among the companies that ceased operations or filed for protection from creditors under the U.S. bankruptcy code were Atlantrafik Express Service, Concord, Nopal, Contract Marine Carrier, Karlander Kangaroo Line, Prudential Lines and United States Lines. Amongst those that moved to restructure were the Tung Group, Wah, Kwong and Japan Line. Another company, Sea-Land Corporation, agreed to merge with a transportation and energy giant, CSX Corporation.

That is the climate we are in, Mr. Ouellet. It is terrible. If this act goes through, and rates are driven lower because of it, and they are 60% of what they were five years ago, shipowners are simply going to say they are not going to carry Canadian cargo at a loss. It is happening now with some of them. Maersk Line was moved from Vancouver two weeks ago. The Japanese are leaving Saint John because the inland absorptions to these east coast maritime ports do not leave enough for the shipowner.

We are carrying containers of cargo at nil rate of return to the shipowner. I am not talking about nil profit; I am talking about having not one dollar from the port charges and intermodal costs left to the shipowner. He is carrying and subsidizing Canadian trade. These are the rate levels we are talking about in today's world. This act will drive them down further. Shipowners will leave.

[Traduction]

conséquent, un transporteur... ce n'est qu'un scénario, comme il le disait... navigant à partir de l'est du Canada, par exemple, serait obligé de se tourner vers les ports américains pour trouver des services concurrentiels. Le témoignage de M. Wray est-il conforme à la réalité? Que se passera-t-il, d'après vous, si l'on n'apporte aucun changement au projet de loi C-21?

M. Thom: Voulez-vous dire s'il n'y a pas de changement ou s'il y a un changement?

M. Ouellet: Si le projet de loi est adopté tel quel, sans amendement, et que ses nouvelles règles sont mises en vigueur.

M. Thom: J'aimerais vous lire deux paragraphes d'un article publié dans le numéro du 31 décembre 1986 du *New York Journal of Commerce* et commentant de façon générale l'année dans le transport maritime. On y disait ceci:

Pour l'industrie du transport maritime, 1986 a été une année de consolidation, perturbation et faillite. Certains représentants de l'industrie, avec lesquels nous avions parlé à la fin de 1985, déjà une mauvaise année pour le transport maritime, avaient prévu que 1986 serait encore pire. De façon générale, c'est ce qui s'est produit.

Parmi les sociétés qui ont mis fin à leurs activités ou ont déposé leur bilan en vertu du code de faillite américain, nous retrouvons la *Atlantrafik Express Service*, *Concord*, *Nopal*, *Contract Marine Carrier*, *Karlander Kangaroo Line*, *Prudential Lines* et *United States Lines*. Parmi celles qui ont procédé à une restructuration, on retrouve la *Tung Group*, *Wah*, *Kwong* et *Japan Line*. Une autre société, la *Sea-Land Corporation*, a accepté une fusion avec un géant du transport et de l'énergie, la *CSX Corporation*.

Voilà l'environnement où nous nous trouvons, monsieur Ouellet. C'est terrible. Si ce projet de loi est adopté et que les tarifs baissent en conséquence, ils se situent déjà à 60 p. 100 de leur niveau d'il y a cinq ans, les propriétaires de navires vont simplement décider de ne plus transporter les marchandises canadiennes à perte. Cela se produit déjà pour certaines d'entre elles. La *Maersk Line* s'est retirée de Vancouver il y a deux semaines. Les Japonais se retirent de Saint John parce que le coût du transport intérieur jusqu'à ces ports de la côte est ne laisse rien au propriétaire du navire.

Nous transportons des conteneurs alors que le taux de rendement est nul pour le propriétaire. Je ne parle pas de bénéfice nul; je dis qu'il ne reste pas un dollar au propriétaire du navire après le paiement des frais portuaires et des frais de transport par d'autres modes. En fait, il subventionne le marché canadien. Ce sont les niveaux de tarifs qui existent à l'heure actuelle dans le monde. Ce projet de loi les fera tomber encore plus bas. Les armateurs partiront.

[Text]

[Translation]

• 1205

I do not say if shipowners leave and cargo interests scream for more service and indicate they will pay more, that some other ship owners will not come back. I would not say that, but I certainly think this bill will contribute to driving away some of the services from our east and west coast ports that shippers are enjoying now.

The port of Montreal is in a somewhat different situation on the north Atlantic because about half the cargo is coming from the American mid-west at competing rates. These are not the conference rates, but competing rates. With whatever knowledge I have, I believe this bill will have a detrimental effect on present services. I do not say if they withdraw and the rates go up, that others will not come back, but I think it will have a very bad effect on present services.

In the ports in the Maritimes, with cheap ships available on the market and the regular lines desparately trying to get their average level of rate up, shippers are going to look for bargaining alternatives. They will go to the Russians or the Poles. They will go to the small-time charter operator. These people may step in and get some viability. Certainly, it will not be the government lines such as the Soviets and so on, but the small-time charter speculative operator who is getting cargo because he provides an alternative and a rate negotiating process. These people will last a while, but they will not be there long. I hope I have answered your question.

Mr. Ouellet: Let me ask you a question dealing with consequences of the American legislation. Some people have appeared before our committee and indicated that because of the the new legislation in the U.S. in 1984, it is now necessary for the Canadian government to do something. The legislation by the Americans has changed some of the rules. Therefore, there is a possibility shippers will use American ports or American operations instead of doing it in Canada. Is it true? Is it necessary for the Canadian government to pass legislation because of the new act in the U.S.?

Mr. Thom: In my view, no, not particularly. Excuse me. I am trying to co-ordinate my thoughts. The American legislation on service contracts puts them in the control of the conferences, should the conferences so wish. The American market is a different one. They have a large manufacturing base and a lot of manufactured products. They are having a lot of trouble with service contracts, mandatory action and driving rates below the cost. In some areas, they have what they call the "Crazy Eddie" clause which may have been mentioned here. I do not know if it has been.

Mr. Ouellet: Yes.

Je ne dis pas que ces armateurs ne reviendront pas par la suite si les expéditeurs réclament leurs services à n'importe quel prix. Je n'irai pas jusque là, mais je suis sûr que ce projet de loi contribuera à réduire les services dont profitent maintenant les expéditeurs à partir des ports de la côte est et de la côte ouest.

Le port de Montréal se trouve dans une situation quelque peu différente sur l'Atlantique nord car environ la moitié des marchandises qui y sont expédiées viennent du mid-ouest américain à des tarifs concurrentiels. Ce ne sont pas les tarifs de la conférence. Mais d'après mon expérience, ce projet de loi aura un effet nuisible sur les services actuels. Je ne dis pas que d'autres ne viendront pas si les tarifs augmentent à la suite du départ de ces armateurs, mais cela aura quand même des conséquences très fâcheuses sur les services actuels.

Dans les ports des maritimes, où l'on peut se procurer à peu de frais des navires sur le marché et où les compagnies régulières tentent désespérément de hausser leurs tarifs, les expéditeurs pourront négocier. Ils s'adresseront aux russes ou aux polonais. Ils s'adresseront aux petits affréteurs. Ce sera peut-être rentable pour ces gens. Évidemment, il ne s'agira pas de compagnies gouvernementales comme celles des soviétiques etc., mais le petit affréteur pourra trouver des clients parce qu'il offrira une option de rechange et négociera ses tarifs. Ces gens-là dureront un certain temps, mais ils disparaîtront rapidement. J'espère avoir répondu à votre question.

M. Ouellet: Permettez-moi de vous poser une question au sujet des conséquences de la législation américaine. Des témoins nous ont dit qu'à cause de l'adoption de cette nouvelle loi en 1984 aux États-Unis, le gouvernement canadien se devait de faire quelque chose. Cette loi américaine est venue changer les règles. Il est donc possible que les expéditeurs utilisent les ports américains plutôt que de venir au Canada. Est-ce exact? Le gouvernement canadien se doit-il d'adopter une loi à cause de celle adoptée aux États-Unis?

M. Thom: À mon avis ce n'est pas nécessaire. Excusez-moi. J'essaie de rassembler mes idées. La loi américaine sur les contrats d'exclusivité limités les places où le contrôle des conférences, si ces dernières souhaitent l'assumer. Le marché américain est différent. Leur industrie de fabrication est importante et ils expédient beaucoup de produits manufacturés. Ils connaissent beaucoup de difficultés avec les contrats d'exclusivité limités, les mesures obligatoires et les tarifs établis en deça des coûts. Dans certaines régions, ils ont ce qu'ils appellent la clause *Crazy Eddie* qu'on a peut-être déjà mentionnée. J'ignore si on en a parlé.

M. Ouellet: Oui.

[Texte]

[Traduction]

• 1210

Mr. Thom: The *de minimis* damage provisions make the contract a one-way deal in favour of the shipper and give the shipowner no protection.

In Canada the majority of our freight is resource based. There is not that much manufacturing. The resource companies are very skillful in arranging their freight. The newsprint companies, the metals companies, the mining companies—these firms are world-class in anybody's league. They have professional traffic departments that are able to use their bargaining power very successfully. The small shippers are generally protected fairly well because they offer cargo that is much higher rated than the resource-based material. This cargo is very desirable to shipowners, and they do not wish to lose it to somebody else.

I really do not see that Canada, to protect its cargo shipping interests, has any real need to slavishly follow the American model. I think we were wise not to follow their regulatory pattern 25 years ago, which is when this matter first came up. If you seek a compromise, put service contracts and IA under the conference; but I see no reason to go further. The Americans themselves are under a review process, so that we risk sitting on a see-saw: the Americans do it one year; we examine what they have done; we do it a few years later; they do it after that. And so the game continues.

Mr. Ouellet: So you advise us to wait and evaluate the full impact of the American legislation before we rush through legislation that could go contrary to what the Americans would be doing.

Mr. Thom: That would be my feeling. The 1984 act of the Americans was a big turnaround away from the incessant regulation they have. It was an act that certainly would affect things with the mandatory action and service contracts.

We as Montreal Shipping Inc. invited an official from the FMC to come to us in Montreal and speak about the act. I spoke to him recently and they are in the review process. I do not know of any Canadian shipper or Canadian industry who has been dramatically disadvantaged under the 1979 act. I can think of 100 of them who would like cheaper freight rates, but I cannot think of anyone who has been disadvantaged.

I do not want to seem pretentious, but we sit and listen to arguments from the responsible middle-management people of companies about freight rates. They will say that if they have to pay another \$1 their company will go into bankruptcy the following week. I know very often the presidents and chief executive officers of these firms. I have never had one chief executive officer tell me he

M. Thom: Les dispositions régissant le versement de dommage intérêt de *de minimis* favorisent uniquement l'expéditeur et ne protègent en aucune manière l'armateur.

Au Canada, notre fret se compose essentiellement de matières premières. Nous ne transportons pas beaucoup de produits finis. L'industrie primaire sait parfaitement bien négocier ses tarifs marchandises. Les entreprises de fabrication de papier journal, les compagnies d'extraction de métaux, les compagnies minières—ces entreprises sont on peu plus compétentes. Elles ont toutes un service marchandises et peuvent utiliser à leur profit l'arme de la négociation. Les petits expéditeurs sont en général bien protégés car le fret qu'ils offrent rapporte davantage que les matières premières. Ce fret est précieux aux yeux des propriétaires de navires qui ne veulent pas se faire supplanter par quelqu'un d'autre.

Pour protéger ses intérêts en la matière, je ne crois pas que le Canada ait vraiment besoin de suivre à la lettre le modèle américain. Je crois que nous avons fait preuve de sagesse lorsque nous n'avons pas adopté leur mode de réglementation il y a 25 ans, date à laquelle cette question a été abordée pour la première fois. Si vous recherchez un compromis, faites chapeauter les contrats d'exclusivité limitée et les mesures distinctes par la conférence, mais je ne vois aucune raison d'aller plus loin. Les Américains eux-mêmes sont en train de revoir le tout, si bien que nous risquons un va et vient: les Américains décident de le faire, nous examinons ce qu'ils ont fait, nous décidons de le faire quelques années plus tard, ils le font ensuite, etc.

M. Ouellet: Vous nous conseillez donc d'attendre et de bien analyser la législation américaine avant que nous adoptions un texte de loi à la va vite qui serait contraire aux mesures adoptées par les Américains.

M. Thom: C'est ce que je pense. La loi adoptée en 1984 par les États-Unis représentait une véritable volte-face par rapport à l'interventionnisme incessant d'antan. Les mesures obligatoires et les contrats d'exclusivité limitée vont certainement changer les choses.

La *Montreal Shipping Inc.* avait invité à Montréal un cadre de la *Federal Maritime Commission* pour nous parler de cette loi. Je me suis entretenu avec lui récemment et ce processus d'examen a commencé. Je ne connais aucun expéditeur canadien ni aucune branche industrielle au Canada qui aient été vraiment défavorisés par la loi de 1979. Je peux vous en citer 100 qui préféreraient que les taux de fret soient moins élevés, mais je n'en connais aucun qui ait été défavorisé.

Je ne voudrais pas paraître prétentieux, mais nous écoutons régulièrement les cadres moyens d'entreprises nous parler des taux de fret. Ils nous disent que s'ils doivent payer un dollar de plus, leur entreprise devra mettre la clé sous le paillasson dès la semaine suivante. Très souvent, je connais les présidents et présidents directeurs généraux de ces entreprises. Jusqu'à présent,

[Text]

cannot do business because of our rates—except in bulk commodities and full cargo lots. However, on liner shipping I have never heard a chief executive officer say that to me, and I will be very surprised if your committee has ever had a chief executive officer of a major Canadian company come here and say it.

• 1215

I suspect that the representations you have are at the purchasing level of the freight by those officials in charge for their companies of getting the lowest rate of service they can, and that is perfectly fair, but let us have it each way.

Mr. Ouellet: Mr. Thom, I would like to ask you, as my last question, about what you said in your closing remarks on page 8 of your presentation. You said:

While Montreal is in a somewhat different position because of cross-border American border, we must take care that we do not create a climate, which Bill C-21 could do, that would cause foreign lines to question the wisdom of continuing their call at Canadian East and West Coast ports.

I gather from this that obviously Montreal could be in danger of losing some activities, but that means Halifax would be in a much worse position.

How would you rate the ports that are in line to suffer most from this legislation?

Mr. Thom: This was typed rather late yesterday and the word "traffic" should probably have appeared after "American cross-border".

I put Montreal in a separate position because the North Atlantic lines serving Montreal are carrying about 50% American cargo on their ships, coming primarily from the American mid-west, to the great consternation of the steamship lines serving the U.S. east coast. I am sure that cargo is, on the average, much better paying than the average American cargo.

So the Montreal carriers are in pretty good shape because they are not under anybody's regulation in dealing with the American cargo. For them, it is a free, open market. One half of their ship is operating independently with no let or hindrance by anybody, whereas the other half is operating under Canadian conference regulations for U.S. cargo. So, given this strong American cargo flow through Montreal, I think Montreal is in the best situation of any of the Canadian ports.

The Maritimes ports are in a lousy situation because 30% of the ocean rate is being paid by the ocean carrier to the Canadian railroad to move the box between Montreal and Halifax, and Montreal and Saint John. So any further erosion of rate leaves the shipowner nothing or very little, and this is being shown by Saint John, which has lost all its direct container business. They are now going to get a feeder service on a trial basis between New York and Saint John, but all the direct container lines have left Saint

[Translation]

aucun président directeur général ne m'a dit que nos tarifs étaient prohibitifs—exception faite du transport de marchandises en vrac et de lots de cargo entiers. Cependant, sur les navires de ligne, je n'ai jamais entendu de président directeur général me dire cela, et je serais très surpris si votre Comité ait déjà entendu un PDG d'une grosse compagnie canadienne le dire.

Vous avez sans doute entendu les cadres de sociétés qui sont chargés de négocier l'achat de services des transports les plus intéressants, ce qui est parfaitement justifié, mais ne favorisons pas l'un au dépend de l'autre.

M. Ouellet: Monsieur Thom, je voudrais revenir sur votre conclusion, page 8. Vous avez dit ceci:

Si Montréal se trouve dans une situation quelque peu différente en raison de la frontière américaine, nous devons néanmoins veiller à ne pas créer d'environnement, ce qui pourrait être le cas du projet de loi C-21, qui pousserait les navires étrangers à ne plus faire escale aux ports des côtes est et ouest du Canada.

Si je comprends bien, Montréal risquerait de perdre certaines activités, mais Halifax serait en bien pire posture.

Quels ports risquent de souffrir le plus de ce projet de loi?

M. Thom: Ce texte a été dactylographié tard hier au soir et le mot «trafic» aurait normalement dû précéder «transfrontalier américain».

J'ai mis Montréal à part car les navires nord-atlantiques qui desservent Montréal transportent environ 50 p. 100 de fret américains provenant essentiellement du mid-ouest américain pour la plus grande édification des navires marchands desservant la côte est des États-Unis. Je suis sûr que ce fret rapporte en moyenne beaucoup plus que le fret américain moyen.

Ainsi, les transporteurs montréalais n'ont pas à se plaindre car aucun règlement ne frappe le fret américain. Pour eux, le marché est totalement libre. La moitié de leurs navires transportent du fret librement, sans empêchement aucun, alors que l'autre moitié est régie par les règlements des Conférences canadiennes régissant le fret américain. Ainsi, vu l'importance du fret américain qui passe par Montréal, je crois que ce port est le mieux placé de tous les ports canadiens.

En revanche, les ports des provinces maritimes ne sont pas très avantagés car les transporteurs maritimes versent 30 p. 100 du tarif de transports maritimes à la compagnie de chemins de fer canadienne qui transporte des conteneurs entre Montréal et Halifax et Montréal et Saint-Jean. Ainsi, toute diminution supplémentaire du tarif en vigueur sape les revenus des armateurs et le port de Saint-Jean en est un parfait exemple puisqu'il a perdu l'ensemble du transport par conteneur. A titre d'essai, un

[Texte]

John—and they did not leave because they were making money. Halifax and Saint John are therefore very vulnerable because of the substitute port concept when rates go down.

Let me hasten to say that our own customer, Hapag-Lloyd, have never expressed any intention of leaving, but they certainly have expressed their concerns about the unremunerative level of rate.

The port of Vancouver is vulnerable because it is an extra 36 hours' steaming from Seattle. I think it is a five- or six-hour journey by truck—leave aside the effects of the container clause, which is the most ridiculous thing we have in this country in maritime work, where the same ship that goes to Seattle is charged Canadian cargo because of the container clause and the same vessel comes to Vancouver to discharge the rest of its Canadian cargo. It is just silly, and I hope it will be corrected. However, Vancouver is very vulnerable to the Seattle calls, when a shipowner says, cargo rates are getting too low, he does not want to steam up the extra 36 hours, does not want to involve himself in the extra port calls, and will just merrily truck it up from Seattle, or move it from Seattle into eastern Canada on a double-stacked train to Chicago and connect with one of these nice Canadian railroads that have services into Chicago.

• 1220

Mr. Ouellet: What about the port of Quebec?

Mr. Thom: I am in the presence of gentlemen from Quebec and I do not want to say anything unkind about Quebec; however, I am sorry, but it is simply not a player in liner services.

Mr. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

La présidence aimerait s'associer aux propos tenus précédemment par M. Ouellet, au nom de M. Forrestall et en son nom personnel, et j'ajouterais aux mots notoriété et professionnalisme le fait que vous avez su comparaître devant nous avec pose et assurance. Ceci est le reflet de votre vaste expérience et qui est de nature à valoriser la *Montreal Shipping Inc.* que vous représentez si bien.

Merci d'avoir accepté de comparaître devant nous et bonne chance dans vos activités futures.

Mr. Thom: I thank you, sir.

Le président: Nous avons le plaisir d'entendre maintenant un groupe de la *Canadian Industrial Transportation League* et mes premiers mots sont pour vous remercier de votre patience pour nous avoir attendus plus de 30 minutes. Monsieur David Long, présentez-nous votre équipe et procéder immédiatement à la présentation de votre mémoire.

[Traduction]

service secondaire sera bientôt lancé entre New York et Saint-Jean, mais le transport par conteneurs ne passe plus par Saint-Jean—et s'il ne passe plus par Saint-Jean ce n'est pas parce que cela rapportait gros. Les ports de Halifax et Saint-Jean sont conséquent très vulnérables en raison du principe des ports de substitution lorsque les tarifs diminuent.

Je m'empresse d'ajouter que notre propre client, Hapag-Lloyd, n'a jamais exprimé son intention de partir, bien qu'il s'inquiète des tarifs non rémunérateurs.

Le port de Vancouver est vulnérable car il est à 36 heures du port de Seattle. Je crois qu'il faut compter cinq à six heures par camion—sans tenir compte de la clause régissant les conteneurs, qui est on ne peut plus ridicule, car le navire qui fait escale à Seattle transporte du cargot canadien en raison de cette clause et ce même navire fait escale à Vancouver pour décharger le reste du fret canadien. Cette clause est ridicule, et j'espère qu'elle sera supprimée. Cependant, Vancouver est très vulnérable en raison des escales à Seattle, un armateur ne voulant pas, si les tarifs marchandises diminuent trop, aller jusqu'à Vancouver y faire escale; il se contentera de faire transporter son fret de Seattle à Vancouver par camion ou de le faire transporter de Seattle dans l'est du Canada par train jusqu'à Chicago où il sera raccordé à une de ces compagnies ferroviaires canadiennes qui desservent Chicago.

M. Ouellet: Et le port de Québec?

M. Thom: Des gens de Québec sont ici et je ne voudrais rien dire de méchant à propos de Québec, cependant, je le regrette, mais il n'est absolument pas présent dans ce domaine.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

The Chairman would like to echo the comments made earlier by Mr. Ouellet, on behalf of Mr. Forrestall and on his own behalf and to the words "reputation and professionalism." I would like to add that you answered our questions calmly but firmly which reflects your wide experience and which is likely to promote your company which you represent so well.

Thank you for having accepted our invitation to appear before this committee and I wish you good luck for the future.

M. Thom: Je vous remercie infiniment, monsieur.

The Chairman: We welcome now the Canadian Industrial Transportation League and before we start, I would like to thank you for your patience and for having waited for more than 30 minutes. Mr. David Long, would you please introduce us to your officials and then make your opening statement.

[Text]

Mr. David Long (Canadian Industrial Transportation League): Thank you very much, Mr. Chairman.

The CITL, the Canadian Industrial Transportation League, wishes to thank you and the committee for the opportunity of bringing to their attention the views of its membership on the subject of the Shipping Conferences Exemption Act of 1986.

I have with me Mr. John Anderson, who serves as chairman of CITL's International Committee; he is also traffic manager of the Newsprint Division of James MacLaren Inc. in Buckingham, Quebec. I also have with me Mr. Joe Dionne, Director of Policy Development for CITL in Toronto.

By way of introduction, we are a national association and we represent senior transportation managers and executives responsible for the purchase of transportation services. We have over 900 individuals who represent some 450 companies located in all regions of the country, as are members. Our companies ship bulk resources, processed goods, manufactured products, domestically and internationally. Our members purchase transportation services in all four modes and we exert a very strong presence in intermodalism.

Members of the league who ship overseas do so in very significant volumes, and the nature of their products is such that freight rates are a substantial portion of the landed price. Thus, they are all very sensitive to ocean freight rates, which are kept artificially high as a result of restrictions on competition by transport service providers.

As a number of the committee members here are aware, we have been extremely active in and we believe central to the ongoing transportation policy deliberations of the government since 1984. This does not say that we have not always been active in representing our shippers for 71 years, but rather we mean to highlight that in the current transportation policy paradigm, transportation has finally been recognized as a derived demand. Hence the concerns of the shipper, be he a resource producer, processor, manufacturer, or retailer, are foremost. The long legacy of the transportation system building era has made this rather obvious analysis difficult for some, especially carriers, to understand. The realities of competitive international trade in the 1980s make it impossible for Canadian business and the policy-makers who guide it to ignore.

[Translation]

M. David Long (Ligue canadienne de transport industriel): Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

La Ligue canadienne de transport industriel vous remercie de l'occasion qui lui est donnée de présenter son point de vue sur la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Je suis accompagné de M. John Anderson, président de la Commission internationale de la Ligue canadienne de transport industriel qui est aussi directeur du service transport de la Division du papier-journal de la compagnie James MacLaren Inc. de Buckingham à Québec. Je suis également accompagné de M. Joe Dionne, directeur de l'Elaboration des politiques de la Ligue canadienne de transport industriel à Toronto.

En guise d'introduction, la Ligue canadienne de transport industriel est une association nationale qui représente les cadres chargés de l'achat de services de transport. Notre association regroupe 900 cadres représentant quelque 450 entreprises situées dans toutes les régions du Canada. Nos compagnies-membres transportent des marchandises en vrac, des produits finis, des produits manufacturés, à l'échelon national et international. Nos membres achètent des services de transport auprès des quatre moyens de transport existants et nous sommes fermement partisans du transport intermodal.

Les membres de la Ligue qui expédient des marchandises à l'étranger le font en grosses quantités et la nature de leurs produits est telle que les tarifs de transport représentent une part non négligeable du prix à l'arrivée. Nos membres sont donc tous sensibles aux fluctuations des tarifs de transport maritime qui demeurent artificiellement élevés en raison des entraves à la concurrence exercée par les fournisseurs de services de transport.

Comme le savent un certain nombre de membres de ce comité, la réglementation des services de transport nous intéresse au plus haut point et nous croyons avoir été au centre des délibérations du gouvernement en la matière depuis 1984. Cela ne signifie pas pour autant que nous n'avons pas toujours bien représenté les intérêts de nos expéditeurs pendant 71 ans, mais que dans l'actuel débat sur les transports, les transports ont finalement été reconnus comme étant une demande dérivée. Ainsi les problèmes des expéditeurs, qu'ils soient extracteurs de matières premières, fabricants de produits transformés, manufacturiers ou détaillants sont d'une importance capitale. Certains, et en particulier les transporteurs, comprennent mal cette analyse qui se passe d'explication et qui remonte à l'époque où ce pays se dotait d'un système de transport. Les entreprises canadiennes et les décideurs qui en sont responsables ne peuvent pas faire abstraction des réalités du monde concurrentiel dans lequel nous vivons.

[Texte]

[Traduction]

• 1225

We really believe we have matured to the point where our preoccupation should be over the use—and I emphasize “the use”—of the transportation system. We have argued in this manner for the proposed two companion pieces of legislation the Minister of Transport originally tabled on June 26, 1986, following the review announced in February 1985. The others, Bills C-18 and C-19, as you well know, deal with rail, highway, and air. We feel the arguments regarding the international competitiveness of Canadian commerce are even more cogent for deep-sea shipping.

We supported the entire package of pro-competitive transportation bills from the beginning, and have done so consistently throughout, and are pleased that it is now nearly complete. The package, however, will not be complete until Bill C-21 is passed.

The committee will know that shippers do not like the conference system. This 19th century anachronism serves no one but the shipowners and ship operators; certainly not the traffic generators or the users. I guess some shippers wish they were protected from competition and were allowed to create cartels for their products. We recognize, however, that our society, through its government, has decided that such practices are not in the public interest and has made them illegal. We see absolutely no reason why providers of transport services should not have to adhere to this rule. All the arguments carriers concoct to defend their privileged status ring very hollow with businesses who have to compete every day.

We recognize, however, because of the trans-national nature of deep-sea shipping and its regulation, the Government of Canada cannot go as far as desirable immediately to integrate ocean carriage into the business mainstream. The present Bill C-21 does go a very long way to improving this situation, and at this point we would be pleased to work within the framework it creates, while waiting for the conference system to wither away as a result of the natural forces of competition.

We would highlight the following points in the bill as essential to its effectiveness, and as ones that must be enacted as written: first, an end to loyalty contracts that require a shipper to dedicate 100% of his traffic to one carrier; second, the institution of service contracts; and third, the institution of the right of independent action. These three points of the bill introduce some elements of a competitive market system into the business of shipping overseas. They must not be altered if the government is to expect Canadian producers to maintain and enhance their export profile.

As a member of the Canadian Shippers' Council, we have no difficulty reiterating to the committee our support for the positions our council has outlined to the

Nous avons atteint un point culminant et nous devrions maintenant nous pencher sur l'utilisation—et j'insiste sur le mot «utilisation»—de notre réseau de transport. C'est précisément ce que nous avons dit lorsque le ministre des Transports avait déposé ses deux textes de loi le 26 juin 1986 à la suite l'examen annoncé en février 1985. Les autres, les projets de loi C-18 et C-19 s'intéressent, comme vous le savez, au transport ferroviaire, routier et aérien. Nous estimons que les arguments relatifs à la compétitivité internationale du commerce canadien sont encore plus convaincants pour le transport maritime.

Nous nous sommes prononcés dès le départ en faveur des projets de loi favorisant la concurrence dans le domaine des transports, et notre position n'a jamais varié, et c'est avec plaisir que nous constatons que ces projets de loi seront bientôt adoptés définitivement. Cependant, ces mesures ne seront pas complètes tant que le projet de loi C-21 n'aura pas été adopté.

Le Comité sait que les expéditeurs n'aiment pas ce système de conférence. Cet anachronisme qui date du 19^e siècle ne sert que les intérêts des propriétaires de navires et des armateurs, mais certainement pas ceux des expéditeurs ou des usagers. Je suppose que certains expéditeurs aimeraient être protégés de la concurrence et autorisés à former des cartels de produits. Nous savons cependant que le gouvernement et partant, notre société, ont décidé que ces pratiques ne servaient pas l'intérêt public et les ont rendues illégales. Nous ne voyons pas pourquoi les fournisseurs de service des transports ne devraient pas se conformer à cette règle. Tous les arguments que concoctent les transporteurs pour défendre leur statut privilégié sonnent très creux auprès des entreprises qui doivent être compétitives.

Compte tenu du caractère international du transport maritime et des règlements qui s'y appliquent, nous nous rendons compte que le gouvernement du Canada ne peut intégrer immédiatement le transport maritime au courant commercial. Le projet de loi C-21 améliore certes la situation et nous respecterons le cadre créé, tout en attendant que le système de conférence disparaisse en raison des pressions exercées par la concurrence.

Nous aimerions vous faire part des articles du projet de loi que nous estimons essentiels et qui devraient être promulgués sous leur formulation actuelle. Le premier est le terme qui est mis aux contrats d'exclusivité qui obligent tout expéditeur à faire transporter toutes ses marchandises par un transporteur unique. Le deuxième est la création de cointrats d'exclusivité limitée et le troisième le droit aux mesures distinctes. Ces trois points du projet de loi introduisent une certaine compétitivité au sein du transport maritime. Ils ne doivent pas être modifiés si le gouvernement désire que les producteurs canadiens conservent et augmentent leurs parts de marché.

Notre Association, membre du *Canadian Shippers' Council*, appuie dans leur intégralité les propos tenus par le conseil devant ce même Comité car tous les expéditeurs

[Text]

committee. We have no difficulty because all shippers are virtually unanimous in endorsing changes that promote more open competition in the business sphere.

Specifically, we would endorse CSC's point that provisions that prohibit conferences from negotiating collectively on inland rates from Canadian inland carriers are another beneficial, pro-competitive change. We would like to outline that Bill C-18 purports to put an end to collective rate-making, and we see no reason why this should not be enlarged into the marine domestic sphere.

Similarly, we would echo some of the concerns the CSC has raised, notably the rather short notice period prescribed for surcharges; and perhaps more significantly, the need for better dispute-resolving mechanisms. Also, we feel the council has anticipated and ably rebutted the expected shipowner's arguments against change.

Despite any concerns we as shippers might have with the bill as drafted, the CITL, on behalf of its members and all Canadian shippers, urges this committee and the House to do all necessary to ensure prompt passage of Bill C-21 as drafted.

• 1230

By giving the producers of Canada access to competitive ocean-transport services, the Government of Canada can only benefit Canadian industry and the economy as a whole. Any short-term dislocations occasioned by the removal of artificial constraints to open competition will be minor when compared to the far-reaching beneficial results of removing this historical anomaly in the regulation of commerce.

There can be little objective refutation of the foregoing contention. We understand, however, that those with vested interests in the status quo will marshal any number of sometimes tangential arguments to present the case that any change will bring chaos. We wrote this, certainly, a few weeks ago, but we heard that word earlier today.

We have long experience with such arguments in regard to the two other modes of transportation affected by Bill C-18 and Bill C-19. At least in those two proceedings we heard more from carrier representatives who, in fact, live in Canada.

If the committee will permit, we will conclude our remarks by saying Canadian business is good and tired of the special status accorded the transport-carrier industry. We can only presume it is for historical reasons. There is no other conceivable explanation. Although the metaphor is modally incorrect, we would say that we, too, indulge in

[Translation]

ou presque appuient tout changement qui favoriserait une concurrence plus libre.

Plus précisément, nous estimons, tout comme le CSC, que les dispositions qui interdisent aux conférences maritimes de négocier ensemble des tarifs intérieurs auprès de compagnies canadiennes des transports intérieurs favorisent la concurrence. Le bill C-18 met fin à la fixation collective de tarifs et nous ne voyons pas pourquoi cette interdiction ne s'appliquerait pas également au transport maritime.

Nous nous associons également à certaines préoccupations exprimées par le CSC, notamment à la période de préavis assez courte qui s'applique à l'imposition de surcharges et, fait plus important peut-être, à la nécessité de trouver de meilleurs mécanismes favorisant la résolution de litige. De surcroît, nous pensons que le Conseil a bien prévu les arguments qu'avanceraient les propriétaires de navires pour empêcher tout changement et nous estimons que le conseil les a réfutés de belle manière.

Malgré les préoccupations que ce projet de loi sous sa formulation actuelle suscite auprès de certains expéditeurs, la Ligue canadienne de transport industriel, au nom de ses membres et de tout les expéditeurs canadiens exhorte les membres de ce Comité et la Chambre des communes à prendre toutes les dispositions nécessaires pour veiller à ce que le projet de loi C-21 soit adopté dans les meilleurs délais.

En permettant aux producteurs canadiens d'avoir accès à des services de transport maritime compétitifs, le gouvernement du Canada ne peut que favoriser son industrie et la croissance de l'économie. Toute perte à court terme due à la suppression des obstacles artificiels à la concurrence sera négligeable comparé à ses avantages à long terme.

Toute réfutation objective de ce fait serait difficile. Nous savons cependant que ceux qui ont intérêt à ce que le status quo demeure trouveront toute une série d'arguments parfois tendancieux pour prouver que ces changements se traduiront par le chaos le plus complet. Nous avons rédigé ce mémoire il y a quelques semaines, mais nous avons entendu ce même mot tout à l'heure.

Nous entendons depuis longtemps ces arguments qui nous ont été présentés lors de l'examen des deux autres moyens de transport touchés par les projets de loi C-18 et C-19. Au moins, lors de ces audiences, nous avons entendu davantage de représentants de compagnies de transport résidant au Canada.

Si vous me le permettez, je conclurai en disant que les entreprises canadiennes en ont assez du statut spécial dont jouit l'industrie des transports. Nous ne pouvons expliquer ce statut spécial qu'en évoquant des raisons historiques car nous n'en voyons pas d'autres. Même si la métaphore ne s'applique pas vraiment ici, je dirais que nous aussi nous

[Texte]

national dreams; however, it may well be that in the 1980s it is time for national realities. Although "export or perish"—and I am not trying to sensationalize—may be an exaggeration, "export or accept a substantially diminished standard of living" is fact.

The people in the Government of Canada cannot expect us to successfully export and sell our often low-valued goods when they are transported to world destinations at ocean freight rates that are kept artificially high. Again, we only ask to be given a fighting chance. We urge the committee to report to the House that the three essential competitive elements of the bill should not be changed, and that Bill C-21 as written be given prompt passage.

Mr. Chairman and committee members, I would like to conclude my comments before questions by stating that it is very important, I think, that we look at the other two bills which are going before the government. There are many people who believe these three bills should not have been separated at all. The issues are basically the same.

If we look at the other modes—trucking, first of all—it is quite apparent there are confidential contracts being offered in trucking every day. The similar analogy here is that governing the rates for truckers are institutions known as tariff bureaux, operating exactly the same as conferences, only they govern trucking rates within Canada.

Essentially, they have been immune to anti-combines legislation as long as anybody can remember. If we look at the rail mode we can see that we are now on the verge of an end to collective rate-making, and in fact there appear to be numerous measures to achieve competitive access with respect to the rail mode. I do not know how this committee and the government can honestly consider going in the opposite direction with the marine mode and perpetuate cartels. It is the antithesis of trying to ensure more competition in the transport sector.

I have heard there is certainly some concern with U.S. legislation, making sure that the Canadian legislation moves in lock-step with the U.S. scene. I am concerned personally that there is not enough concern being expressed toward domestic transport policy, Canadian transport policy, ensuring that the marine mode is on a consistent path with the other modes of transportation I have mentioned.

I believe this is not a situation where we have to move to compromise, and I do not want to appear to be intransigent before this committee, but what we have now is a compromise situation. The black and white positions are that shippers want an end to the Shipping Conferences Exemption Act. The carriers, of course, want a perpetuation of the Shipping Conferences Exemption Act. What we have now is a compromised position. We have in there elements that protect service contracts, that give the right of independent action, that put an end to loyalty

[Traduction]

avons des rêves de grandeur national, mais c'est le réalisme national qui serait plutôt de rigueur dans notre monde contemporain. S'il est peut-être exagéré de recourir à l'expression « exporter ou périr »—et je n'essaie pas de faire preuve de sensationnalisme—l'expression « exporter ou accepter un niveau de vie singulièrement réduit » est de rigueur.

Le gouvernement du Canada ne peut pas s'attendre à ce que nous exportions davantage de produits souvent sous-évalués alors qu'ils sont acheminés à travers le monde à des tarifs qui demeurent artificiellement élevés. Nous ne demandons que le droit de lutter à part égale. Nous vous prions instamment de ne pas modifier les trois principes essentiels de ce projet de loi qui favorise la concurrence et d'adopter dans les meilleurs délais le projet de loi C-21 sous sa formulation actuelle.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, avant de répondre à vos questions, je voudrais conclure en disant qu'à notre avis, il est très important de ne pas faire abstractions des deux autres projets de loi qui ont été présentés au gouvernement. Nombreux sont ceux qui pensent que ces trois projets de loi n'auraient pas dû être séparés. Ils sont à peu près similaires.

Dans les autres modes de transport—le transport routier, tout d'abord—il est manifeste que des contrats confidentiels sont offerts chaque jour. Or, ce sont des établissements baptisés du nom de Bureau de tarif, dont la structure est exactement la même que celle des conférences maritimes, qui imposent leurs tarifs aux routiers. L'analogie est la même.

Ils sont exemptés de la législation interdisant la formation de coalition depuis Mathusalem. Pour ce qui est des compagnies ferroviaires, mis à la fixation collective de tarifs et de nombreuses mesures semblent favoriser la concurrence ferroviaire. Je ne vois pas comment ce Comité ou le gouvernement pourrait envisager de ne pas imposer les mêmes mesures au transport maritime et de donner le feu vert à la formation de cartels. Cela ne ferait qu'entraver la concurrence dans la secteur des transports.

Certains s'inquiètent de la législation américaine et veulent s'assurer que toute législation canadienne ressemble en tout point à la législation américaine. Ce qui m'inquiète, c'est qu'on ne met pas suffisamment l'accent sur une véritable politique des transports nationale, une politique de transport véritablement canadienne et que le transport maritime emboîte le pas aux autres moyens de transport déjà cités.

Je ne crois pas que la situation exige quelque compromis que ce soit, et je ne voudrais surtout pas paraître intransigent, mais c'est un compromis qui semble avoir été imposé. D'un côté, les expéditeurs veulent que la loi dérogatoire sur les conférences maritimes soit abrogée et de l'autre, les transporteurs ne veulent pas qu'elle le soit. Un compromis a donc été recherché. Ce projet de loi comporte maintenant trois éléments qui assurent le maintien de contrats d'exclusivité limitée, qui autorisent les mesures distinctes et qui mettent

[Text]

clauses. This is a compromise position you have before you that has been developed over years and years of debate.

I would like to end on that note, essentially, and again, Mr. Chairman and members, we appreciate coming before you and we are certainly open to any questions you may want to ask of us.

The Chairman: Thank you, Mr. Long, for your brief but very precise and concrete presentation. We took note of your latest remarks and comments, and they will be put on the record. I can tell you they will be studied seriously by the members.

• 1235

Monsieur Ouellet, vous avez maintenant la parole.

M. Ouellet: Merci monsieur le président. J'apprécie que vous me donniez la parole immédiatement parce que je devrai quitter dans quelques minutes pour une réunion qui devait d'ailleurs commencer à 12h30.

Subclause 4(1) states that, subject to certain subsections,

... the *Competition Act* does not apply in respect of any conference agreement or interconference agreement

Would he think it would not be nicer and neater if the *Competition Act* should in fact apply, period?

Mr. Long: A simple answer, Mr. Ouellet, is yes.

Mr. Ouellet: Thank you very much, because I think it is important that it be put on record that you prefer everybody should in fact live under the competition legislation, period. This is a compromise, as you said, and although it is not what you prefer, it is better than nothing.

Mr. Long: Yes, I have no problem with the statement you make. That is definitely our position.

Mr. Ouellet: Since we have this legislation as we have it, I would like you to tell me what your view is in regard to subclause 5(2). It is written there that:

Subsection 4(1) does not apply in respect of the conference agreement if the parties to the agreement enter jointly into any contract, agreement or arrangement with any carrier in Canada for the purpose of establishing the amount to be paid by any party to the agreement to any such carrier for the inland transportation of goods for which that party has charged a through rate for the transportation of those goods.

What do you think of this subclause?

Mr. Long: I think we are basically against that clause, if we are going to maintain a consistent policy position as an association. As you know on Bill C-18, we wanted an end to collective rate-making, and we essentially see that clause

[Translation]

fin aux contrats d'exclusivité. Ce projet de loi représente un compromis qui a été atteint après des années et des années de discussions.

Voilà ce que nous voulions vous dire, monsieur le président, et permettez-moi de nouveau de vous remercier de nous avoir invité à comparaître devant votre comité et nous répondrons à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Le président: Je vous remercie, monsieur Long, de votre exposé qui était bref mais précis. Nous avons pris note des dernières observations que vous avez faites et elles seront consignées au procès-verbal. Je puis vous assurer qu'elles seront étudiées de très près par les députés.

Mr. Ouellet, you have the floor.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I thank you for allowing me to put my questions immediately because I will have to leave in a few minutes to attend a meeting which was to begin at 12:30 p.m.

Le paragraphe 4(1) précise que, sous réserve de certains paragraphes,

... la *Loi sur la concurrence* ne s'applique pas à un accord intraconférence ni à un accord mixte.

Ne pensez-vous pas qu'il aurait été préférable que la *Loi sur la concurrence* s'applique, un point c'est tout?

M. Long: Pour vous répondre simplement, monsieur Ouellet, je dirais oui.

M. Ouellet: Je vous remercie, car je crois qu'il est important que chacun sache que vous préféreriez que tout le monde soit assujéti à la *Loi sur la concurrence*. Comme vous l'avez dit, nous sommes parvenus à un compromis et même si ce n'est pas ce que vous préférez, c'est mieux que rien.

M. Long: Oui, c'est cela. C'est exactement ce que nous pensons.

M. Ouellet: Puisqu'on nous a demandé d'examiner ce projet de loi, je voudrais savoir ce que vous pensez du paragraphe 5(2):

Le paragraphe 4(1) ne s'applique pas à un accord intraconférence dans les cas où les parties s'engagent conjointement, par contrat, accord ou arrangement avec un transporteur du Canada, à fixer le montant qu'une partie doit verser à un tel transporteur pour le transport intérieur de marchandises lorsque cette partie a appliqué un taux de fret forfaitaire à leur transport.

Que pensez-vous de ce paragraphe?

M. Long: Si nous voulons être conséquents, notre Association s'oppose, je crois, à cet article. Comme vous le savez, à propos du projet de loi C-18, nous avions demandé à ce qu'un terme soit mis à la fixation collective

[Texte]

allowing collective rate-making to exist on domestic movements within Canada, so we have to be against it.

Mr. Ouellet: I am asking it of you because in your presentation you indeed made a general presentation, but did not make any specific remark to some of the clauses and so on.

Mr. Long: Yes.

Mr. Ouellet: However, this is an area where you would like to see some amendments being introduced.

Mr. Long: Yes. I guess there is the fear from people who support the thrust of a piece of legislation, as I guess we do from a compromise standpoint, that if we start tinkering with too many elements of what is an integrated piece of legislation, we may quite frankly lose some other things. I think because of our stand on collective rate-making, it would be preferable to us to have that clause modified.

Mr. Ouellet: Thank you very much.

Le président: Monsieur Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. Chairman. Let me welcome our guests from the Canadian Industrial Transportation League.

I take it that you would be the freight-buying agents, referred to in the previous presentation, who quite understandably have a great stake in the lowest possible freight.

Let me say at the outset that we in the New Democratic Party were entirely in agreement with you that Bill C-21 should have been considered in the same context as Bill C-18 and Bill C-19. We regarded it as part of the deregulation deal of which we are somewhat critical. We thought it should have been considered as well.

Its consideration here has of course given me an opportunity for involvement I would not have otherwise had, and I have been appreciating that.

You mention a couple of times in your presentation, Mr. Long, that the rates have been kept artificially high. You refer to ocean-freight rates kept artificially high by the conference system. That particular judgment on the current situation contrasts very sharply with the opinion of people involved in the business. They see ocean rates at very low levels these days, quite unremunerative levels for various carriers, not artificially high at all but at levels that are driving carriers out of the business, into bankruptcy, into the protection of courts for reorganization, and out of various ports. How would you reconcile this general judgment with the kind of specific situation that faces carrier after carrier?

[Traduction]

de tarif et, à notre avis, cet article autorise la fixation collective de tarif sur tout transport de marchandises à l'intérieur du Canada, si bien que nous nous y opposons.

M. Ouellet: Je vous pose cette question car vous nous avez exposé votre position dans ses grandes lignes, mais vous n'avez fait aucune observation à propos d'articles précis.

M. Long: En effet.

M. Ouellet: Vous préféreriez donc qu'un amendement soit apporté à cet article.

M. Long: Oui. Ceux qui sont partisans de ce texte de loi, comme c'est notre cas, bien qu'il représente un compromis, craignent que si l'on commence à modifier trop d'éléments d'un texte de loi qui, grosso modo, se tient, on risque fort de sortir perdant. Mais puisque nous nous opposons à toute fixation collective de tarif, il vaudrait mieux que cet article soit modifié.

M. Ouellet: Je vous remercie infiniment.

The Chairman: Mr. Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux délégués de la Ligue canadienne de transport industriel.

Vous êtes sans doute les acheteurs de services de transport dont il a été question lors de l'exposé précédent, qui, et c'est parfaitement compréhensible, désirent que les tarifs de transport soient les moins élevés possibles.

Permettez-moi de vous dire dès le départ que le Nouveau parti démocratique était entièrement d'accord avec vous et estimait que le projet de loi C-21 aurait dû être présenté en même temps que les projets de loi C-18 et C-19. Nous estimions que ce projet de loi faisait partie du train de mesures de déréglementation de l'industrie des transports auxquelles nous nous opposons un peu. Nous estimions que ce projet de loi aurait dû être examiné en même temps que les autres.

Le fait qu'il soit étudié ici m'a bien entendu donné l'occasion de participer au débat ce qui n'aurait pas été le cas autrement, et je ne m'en plains pas.

De votre exposé, vous avez dit à deux reprises, monsieur Long que les tarifs demeuraient artificiellement élevés. Vous dites que le fret océanique est maintenu élevé de façon artificielle par le système des conférences. Pareil jugement est diamétralement opposé à celui de ceux qui travaillent dans ce domaine. Ils estiment même que le fret est très bas en ce moment, même au-dessous du seuil de rentabilité pour divers transporteurs, c'est-à-dire à des niveaux qui mènent ces derniers à la faillite ou les obligent à demander la protection des tribunaux aux fins de refonte de leur structure, ce dans divers ports. Comment pouvez-vous concilier une telle conclusion avec la situation que connaissent divers transporteurs?

[Text]

[Translation]

• 1240

Mr. Long: In this business of freight rates somebody can always point to an example of a very low or very high rate. I do not want to evade your question. I could bring forth shippers who could give you countless examples of high freight rates preventing them from accessing certain markets.

I think the real issue is commercial viability of the carrier. There is a lot of evidence around. This Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics has noted that in the next three or four years there will be 2.4 million 20-foot containers brought on the scene, which will increase the container load by 300,000 containers.

What we are talking about is a booming ocean business coming on stream in the next four, five years. You have to look at a situation where each side wants to get as much as it can. They will claim that the rates are not high enough and they are pinned to the wall, but that is not the experience the shipper can give you.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have also suggested that the changes the bill would make would introduce some elements of competition. What has your experience been with the independents now on the various routes providing you with the option of turning to someone other than the conference members?

Mr. John Anderson (Chairman, International Commerce, Canadian Industrial Transportation League): Up until 1983 we were the largest single shipper of newsprint in containers out of eastern Canada. In 1983 a combination of factors—the devaluation of the Swedish krona, the drop in the the pound sterling, and excessively high transportation costs—were going to knock us out of the market. About that same time CAST, the only viable alternative to the conferences, was forced into the conference system because of their creditors.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Bankruptcy.

Mr. Anderson: Yes, right. I and the Pulp and Paper Association, of which I am also a member, met with the conferences and pleaded our case. They wanted a 25% increase at this point. We said we could not absorb it, pass it on, or even stay in the market. We needed a 25% reduction. They said that was too bad and we got knocked out of the market. That was the straw that broke the camel's back. Six months later, when competition started to come into the service, the same people came back to me and offered to haul the same containers for 50% less than I was paying six months before. It could be that they were using this as an umbrella, but they said they would haul it for 25% less. He came back and said the conference members would not accept the rate.

M. Long: Pour ce qui est du fret, on peut toujours citer des exemples de taux très bas ou de taux très élevés. Je ne cherche pas à esquiver votre question, mais je pourrais moi aussi vous citer des cas d'expéditeurs dont les taux de fret sont tellement élevés que cela les empêche d'avoir accès à certains marchés.

À mon avis, la question fondamentale, c'est la viabilité commerciale du transporteur. Or il y a de nombreuses preuves à cet égard. Le *Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics* est d'avis qu'au cours des trois ou quatre prochaines années, on utilisera 2.4 millions de conteneurs de 20 pieds, ce qui signifie 300,000 unités de plus.

On prévoit donc une expansion du transport maritime au cours des quatre ou cinq prochaines années. Vous devez aussi tenir compte du fait que chaque partie cherche à tirer le plus possible la couverture de son côté. On prétendra que les taux de fret ne sont pas assez élevés et que cela accule les gens à la faillite, mais les expéditeurs vous diront une tout autre histoire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez aussi affirmé que le projet de loi créerait la concurrence. Or, que savez-vous des transporteurs indépendants assurant les divers trajets disponibles par opposition aux membres des conférences?

M. John Anderson (président, Commerce international, Ligue canadienne du transport industriel): Jusqu'en 1983, nous étions le plus grand transporteur de papier-journal par conteneurs dans l'Est du Canada. En 1983, divers facteurs, comme la dévaluation de la couronne suédoise, la baisse de la livre sterling et des coûts de transport extrêmement élevés, ont concouru à nous évincer du marché. Au même moment, la société CAST, la seule solution de rechange viable, a été forcée d'adhérer aux conférences à cause de ses créanciers.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): À cause de la menace de la faillite.

M. Anderson: Oui, c'est exact. Mon entreprise et l'Association des pâtes et papiers, dont je fais partie, ont donc rencontré les conférences afin de plaider notre cause. Ces dernières voulaient une augmentation de 25 p. 100. Nous avons répondu ne pas pouvoir l'absorber, ni la passer à nos clients ni même demeurer sur ce marché. Nous avions besoin d'une baisse de 25 p. 100. Eh bien, les conférences ont répondu que c'était bien dommage, et nous avons tout simplement été rejetés de ce marché à cause de cette goutte qui avait fait déborder le vase. Six mois plus tard, lorsque la concurrence a commencé à se faire sentir, les mêmes m'ont offert de transporter les mêmes conteneurs à un taux de 50 p. 100 inférieur à celui que je payais six mois plus tôt. Peut-être s'en servaient-ils comme d'un parapluie, mais ils ont dit qu'ils transportaient la marchandise pour 25 p. 100 de moins. Ils revinrent nous dire que les membres des conférences n'accepteraient pas le taux.

[Texte]

[Traduction]

• 1245

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The situation you are describing was one in which the value of the North American dollar and European currencies was such that it was almost impossible to meet their competition with paper products.

Mr. Anderson: The straw that broke the camel's back was wanting the 25% increase they insisted they had to have.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This is one of these cases where the chief executive officer of James Maclaren Inc. could weigh the relative factors, the competition that faced you in the—

Mr. Anderson: We could not absorb a 25% increase in transportation costs.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It was a question of who was going to take a cut so you might conceivably meet the competition of the Swedes selling their product at very depressed prices in terms of the devaluation of the krona. That was the primary reality.

Mr. Anderson: We asked you to continue to work with us. We used conference line services exclusively, up to this point. Although there were small non-conference operators we could have used, we felt it was in our interest. We had a contract with the conferences and we would honour that contract so long as the leeway was there to make a little money.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I appreciate the kind of assessing of these things as we go along.

Mr. Anderson: When the chips were down, they said, "no way, Hosé", but as soon as some effective competition came into the liner trade, suddenly they did not need that 25% more. They could haul for 50% less.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How significant is regulatory service, reliability vis-à-vis rate-making? The focus is on price.

Mr. Anderson: Mr. Epp, that is a red herring, really. If you know you are going to have a certain standard of service, you will adjust your shipping schedule accordingly. If you know there is a bi-weekly service from Montreal to Felixstowe, Le Havre or wherever you want to go, you will adjust your shipping schedule accordingly. It is the same thing with the time in transit. If you know it is going to take 14 days in transit, you adjust your shipping schedule accordingly.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That is if it is actually there. I suppose your company, and many other larger ones, would be able to depend on Montreal no matter what happened to Saint John and Halifax, but what about smaller shippers?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans la situation que vous décrivez, la valeur du dollar nord-américain et des monnaies européennes était telle qu'il était presque impossible de faire concurrence dans le domaine des produits de papier.

Mr. Anderson: La goutte qui a fait déborder le vase était l'augmentation de 25 p. 100 dont ces gens disaient qu'ils en avaient absolument besoin.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est l'un des cas où le directeur général de la société James Maclaren pouvait peser les divers facteurs, la concurrence à laquelle on devait faire face. . .

Mr. Anderson: Nous ne pouvions pas absorber une hausse de 25 p. 100 de nos coûts de transport.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il s'agissait de savoir qui allait accepter une baisse de façon à pouvoir faire face à la concurrence des Suédois, qui vendaient leurs produits à des prix très bas vu la dévaluation de leur couronne. C'était le fait le plus important.

Mr. Anderson: Nous vous avons demandé de continuer à travailler avec nous. Jusqu'ici, nous avons recouru exclusivement aux services des conférences, bien que nous ayons pu nous adresser à des petites entreprises non affiliées aux conférences. Nous avons signé un contrat avec les conférences et le respecterions aussi longtemps qu'on nous laisserait une marge suffisante pour faire un peu d'argent.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'aime bien ce genre de mise au point que vous faites tout au long de nos échanges.

Mr. Anderson: Lorsque la situation était pénible, les conférences nous ont servi une fin de non-recevoir catégorique mais aussitôt qu'un peu de concurrence s'est manifestée dans le domaine du transport de ligne, tout à coup elles n'avaient pas besoin de cette augmentation de 25 p. 100. Elles pouvaient même effectuer le transport pour 50 p. 100 de moins.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quelle importance la réglementation du service et sa fiabilité revêtent-elles par rapport à la fixation des taux? On insiste ici sur le prix.

Mr. Anderson: Monsieur Epp, c'est vraiment une fausse question. Si l'on sait que l'on va bénéficier d'un certain niveau de service, on ajustera son calendrier en conséquence. Si l'on sait qu'il y a un service bihebdomadaire de Montréal à Felixstowe, Le Havre ou ailleurs, on adaptera son calendrier en conséquence. La même chose vaut pour la durée du transport. Si vous savez qu'il faudra 14 jours pour transporter quelque chose, vous allez rajuster votre calendrier en conséquence.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ça c'est dans les cas où il existe déjà. Je suppose que votre entreprise comme bon nombre d'autres grandes sociétés, pourraient se permettre de dépendre de Montréal, peu importe ce qui se passe à Saint-Jean et Halifax, mais qu'arriverait-il aux petits expéditeurs?

[Text]

Mr. Anderson: I guess we are a small shipper in the newsprint business, but we were a large shipper in the container line business—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You were describing yourself as a major—

Mr. Anderson: We were, until we were knocked out of the market.

Mr. Long: About small shippers, I think there is a kind of mild irritation. All the time, carriers come forward and represent in some curious way the interests of the small shippers. That is the group I represent. We have small, medium and large shippers. Certainly, not one small shipper in our midst has come to me to say we have to perpetuate the Shipping Conferences Exemption Act as it is. You get brokers, forwarders, consolidators who come on the scene and offer very attractive rates compared to what heretofore have been called small shippers.

The small shipper looks at it and asks that since he has two ways to go with the Shipping Conferences Exemption Act, does he want to stay under the conference system? With the general cargo increases going on, I can tell you the conferences are not friends with the small shippers. He looks at a more competitive market-related environment and sees the onslaught of these new stakeholders in transportation, the forwarders and consolidators. He thinks he has a better future with that group than he has under the existing conference regime. That is the truth.

We hear it from other stakeholders, the carriers who are the defenders of labour. The committee here may have information I do not have, but I have gone through the whole proceeding and the list of people coming forward. I do not see any labour unions represented. You can be damned sure if they had a real stake in this proceeding, they would come before this group and voice their position.

I suggest to you that the carriers should be looking after the singular issue of their commercial viability. That is real, and they have been doing that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): And they are very anxious.

Mr. Long: That is right. However, those other issues, I think, are best left to other groups who have a direct interest. I represent the interest of the small shipper and I have not heard any complaints about the bill, the way it is. In fact, they would probably be the group that would want to move toward an end to the Shipping Conferences Exemption Act.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We had at least one small shipper from Atlantic Canada expressing concern in

[Translation]

M. Anderson: Bien, je pense que nous sommes un petit expéditeur dans le domaine du papier journal, mais nous étions un grand expéditeur dans le domaine du transport par conteneurs. . .

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous disiez vous-même que vous étiez une grande. . .

M. Anderson: Nous étions effectivement une grande société avant d'être évincés du marché.

M. Long: Au sujet des petits expéditeurs, je crois qu'il y a de quoi être légèrement irrités ici. Les transporteurs qui témoignent ici disent toujours qu'ils représentent les intérêts des petits expéditeurs. Or c'est précisément ce groupe que je représente. Nous représentons les petits expéditeurs, les expéditeurs moyens et les gros expéditeurs. Or aucun petit expéditeur parmi nos membres ne nous a dit qu'il fallait maintenir la loi dérogatoire sur les conférences maritimes dans son état actuel. Les courtiers, les transitaires, les services d'expédition groupée offrent des taux très intéressants par rapport à ceux de ce qu'on appelait auparavant les petits expéditeurs.

Le petit expéditeur examine tout cela et compte tenu du fait que deux possibilités s'offrent à lui par rapport à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, il se demande s'il veut toujours faire partie d'une conférence. Étant donné la hausse générale du fret, je puis vous assurer que les conférences ne montrent certainement aucune sympathie pour le petit expéditeur. Il devra donc chercher un milieu plus concurrentiel et songera donc à ces nouveaux venus dans le domaine des transports, les transitaires et les services de regroupement. Il pense que son avenir est plus assuré avec eux qu'avec les conférences. Et c'est vrai.

C'est ce que nous entendons dire de la part d'autres, c'est-à-dire les transporteurs qui défendent le travailleur. À ce sujet, le comité dispose peut-être de renseignements que je n'ai pas moi-même, mais j'ai parcouru tous les comptes rendus des réunions et vérifié la liste des témoins. Or je ne vois aucun syndicat figurant sur cette liste, et vous pouvez être sûr que si les syndicats avaient quelque chose à perdre ou à gagner par suite de ce projet de loi, qu'ils seraient ici pour vous faire part de leur avis.

À mon avis, les transporteurs devraient s'occuper de leur rentabilité commerciale. Car leurs problèmes sont réels, et c'est ce qu'ils ont fait.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Et ils ont fait diligence.

M. Long: C'est juste. Toutefois, il est préférable de s'en remettre pour ces autres questions aux autres groupes qui sont directement touchés. Pour ma part, je représente les petits expéditeurs, et je n'ai entendu aucune plainte au sujet du libellé actuel du projet de loi. De fait, les petits expéditeurs sont probablement les plus désireux de voir abrogée la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous avons entendu au moins un petit expéditeur de la région de l'Atlantique

[Texte]

the context of the Canadian Shippers' Council. So there is at least one exception.

Mr. Long: I am sure there is. I can tell within the context of my membership, the CITL, there have not been any.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I might note, in conclusion, as the time presses on, Mr. Chairman, that the observation that conferences are a 19th century anachronism is a lovely one. They did occur late in the 19th century in a context of considerable disorder in various trades, but they have really been a 20th century reality. They only became legitimate in British law circa 1890. I think the 1890s decision established them.

We are on the way to relearning the lessons of 19th century transportation history these days and before the 1980s are out, I expect we shall have relearned a lot of the lessons again and it will presumably be a useful lesson for all of us.

I might also observe that the various industries, including particularly pulp and paper, which are competitive, are also characterized by patterns of price leadership by various companies in relations with the American publisher that I find interesting. The attempts, of course, to establish a new price for newsprint sometimes takes a while to hold. I guess it took several attempts in 1986 to get a new price for newsprint established.

Mr. Anderson: They tried that for three years.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The competitive situation in various industries is not really as strong as what is being imposed here or would be imposed on the carrier business if this act passes, and that is where I remain very concerned.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Long: Could I just add my agreement. I think this argument about chaos and impact on the small shipper, as you are saying, goes back to the robber-baron age. Fortunately, in this society, we have a number of very strong consumer protection laws and small business protection laws that did not exist 30 or 40 years ago. I think the small shipper is fairly well looked after in comparison to 40 years ago.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): However, confidential contracting opens the door right there between a big shipper and a carrier to make an agreement, which is going to be to the detriment of profits for the carrier and at the cost of others. We are going to reopen it for John D. Rockefeller kind of activities again. That is why we are going to relearn the lessons of the 1870s and 1880s now.

Mr. Reid: That is what we want to do.

[Traduction]

nous faire part de son inquiétude dans la perspective du Conseil des expéditeurs canadiens. Il y a donc au moins une exception.

M. Long: Je suis sûr qu'il y en a. Je puis toutefois vous assurer qu'au sein de notre organisme, la Ligue canadienne du transport industriel, il n'y en a pas eu.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): En conclusion, puisque le temps nous presse, monsieur le président, je dirai seulement qu'il est assez incroyable d'affirmer que les conférences ont un anachronisme que nous a légué le XIXe siècle. Il est vrai qu'elles ont vu le jour à la fin du XIXe siècle à un moment où la situation dans divers domaines commerciaux était assez chaotique, mais elles font partie des réalités du XXe siècle. Elles n'ont d'ailleurs été légitimées en droit britannique que vers 1890.

Je crois que nous allons devoir réapprendre les leçons du XIXe siècle pour ce qui est des transports, et ce avant la fin de cette décennie. Ce sera d'ailleurs probablement une excellente chose pour nous tous.

En outre, les diverses industries compétitives, particulièrement celle des pâtes et papier, se caractérisent par certaines tendances où diverses entreprises prennent les devants en matière de fixation des prix dans leurs rapports avec les maisons d'édition américaines, et cela me paraît intéressant. Bien entendu, les tentatives d'établissement d'un nouveau prix pour le papier journal exigent un peu de temps. Je crois qu'en 1986, il a fallu plusieurs tentatives avant qu'on obtienne un nouveau prix pour le papier journal.

M. Anderson: Ces efforts ont duré trois ans.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La compétitivité de diverses industries n'est pas aussi forte que ce qui est imposé ici ou serait imposé aux transporteurs si la loi est adoptée telle quelle, et c'est ce qui me préoccupe beaucoup.

Merci, monsieur le président.

M. Long: Si vous permettez, j'aimerais abonder dans ce sens. Je crois que l'argument d'après lequel cela donnerait lieu à des bouleversements et aurait des répercussions néfastes sur les petits expéditeurs nous ramène à l'époque des barons rapaces de l'industrie. Heureusement, notre société a certaines lois qui protègent très vigoureusement le consommateur et les petites entreprises et qui n'existaient pas il y a 30 ou 40 ans. Je pense donc que le petit expéditeur est assez bien protégé maintenant par comparaison à ce qu'il était il y a 40 ans.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cependant, la pratique des contrats confidentiels permet à une grande entreprise d'expédition et un transporteur de s'entendre au détriment du transporteur et aux frais des autres. Nous allons ressusciter ces ententes au profit d'activités à la John D. Rockefeller. C'est pour cela qu'à mon avis, nous allons réapprendre les leçons des années 1870 et 1880.

M. Reid: C'est ce que nous voulons.

[Text]

Le président: Avant de passer la parole à M. Reid j'aimerais mentionner que pour tenir compte des dernières discussions, le Comité s'est assuré que tous les groupes, individus ou autres, qui seraient intéressés par le sujet, soient informés. C'est pour cette raison qu'on a décidé, il y a quelques semaines, de publiciser nos audiences à travers tous les journaux canadiens qui sont disponibles dans les principaux ports du Canada. Donc, ceux qui auraient le désir d'être entendus ont eu la chance d'avoir toute l'information possible relativement aux audiences qu'on tient présentement.

Monsieur Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

Unfortunately time does not permit us to explore the testimony of the previous witness who was the small "c" philosopher of the status quo.

Unfortunately all my friends were not participating in the Bills C-18 and C-19 discussions where confidential rates were examined at full length and depth. However, in the interest of time, were you present during the testimony of Mr. Thom, Montreal Shipping presentation?

Mr. Long: Yes, we were.

Mr. Reid: Did I hear him correctly when he pointed out clearly that increased competition would result in lower shipping rates? I think he indicated clearly that the result of the passage of Bill C-21 would result in lower shipping rates.

• 1255

Mr. Anderson: I would like to respond to that in one way, Mr. Reid. I think the lower rates are not so much the result of increased competition, but the result of over-tonnage, that they have a lot of empty boxes and empty vessels and this is what is driving their rates down. In order to fill these boxes and fill these vessels, the conference line rates are used as an umbrella by the non-conference operators. They traditionally quote rates 10%, 15%, maybe 20% below the conference's, but the spread is not that great to influence a person in making his decision. The lower rates now, in my opinion, are caused more by the over-tonnage and the inability of the conference line members to rationalize their systems and bring their hardware into line with the demands and the requirements for it.

Mr. Reid: Mr. Anderson, did that rationalization not take place, as indicated by the testimony of Mr. Thom, when there was a disappearance of some 16 carriers for one reason or other? That took place long before the advent of Bill C-21.

Mr. Anderson: It also took place a long time before the container ship battle started. You have larger ships and that kind of thing. The rationalization started then and is continuing, but has not gone far enough. That is the problem. You have your co-ordinated service in the North

[Translation]

The Chairman: Before giving the floor to Mr. Reid, I would like to come back to our discussion and say that the committee made sure that all groups, individual or others, who would be interested by the subject we are dealing with, be informed about it. That is why it was decided, a few weeks ago, to publicize our hearings through all the Canadian newspapers available in the main Canadian ports. So, those who would like to be heard were given the opportunity of getting all the information possible about the hearings we are holding at the moment.

Mr. Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le temps ne nous permet malheureusement pas d'approfondir le témoignage du témoin précédent, qui représentait les idées conservatrices favorables au statu quo.

Malheureusement, tous mes amis n'étaient pas présents aux discussions relatives au projet de loi C-18 et C-19 lorsqu'on examinait en long et en large cette question des tarifs confidentiels. Quoi qu'il en soit, avez-vous entendu les propos de M. Thom, qui représentait la compagnie d'expédition de Montréal?

M. Long: Oui.

M. Reid: A-t-il bien dit qu'un accroissement de la concurrence diminuerait les taux de fret? Je crois bien l'avoir entendu dire que l'adoption du projet de loi C-21 entraînerait une baisse des taux de fret.

M. Anderson: Si vous permettez, j'aimerais y répondre, monsieur Reid. Je crois que la baisse des taux de fret ne résulte pas vraiment d'une concurrence plus serrée mais du nombre excédentaire de navires; il y a beaucoup de conteneurs vides et de navires vides, et c'est ce qui exerce des pressions à la baisse sur les taux de fret. Les entreprises indépendantes se servent des taux des conférences comme parapluie afin de pouvoir remplir leurs navires et leurs conteneurs. Ils donnent des taux inférieurs à ceux des conférences de 10 p. 100, 15 p. 100 et peut-être 20 p. 100, mais l'écart n'est pas suffisant pour avoir beaucoup de poids sur la décision d'un client. À mon avis, les faibles taux actuels résultent davantage de la capacité excédentaire et de l'impossibilité où se trouvent les membres des conférences de rationaliser leur système et de s'adapter à la demande et aux exigences de la situation.

M. Reid: Monsieur Anderson, n'y a-t-il pas eu rationalisation à, en juger d'après les propos de M. Thom, lorsque 16 transporteurs ont disparu pour une raison ou une autre? Cela a eu lieu bien avant l'introduction du projet de loi C-21.

M. Anderson: Cela a eu lieu bien avant le début de la bataille des conteneurs. Il y avait des navires plus gros et ce genre de choses. La rationalisation a commencé à ce moment-là et elle se poursuit toujours mais le problème, c'est qu'elle n'est pas allée assez loin. Il y a un service

[Texte]

Atlantic whereby the Dart, Manchester, and CP ships all got together and used one service as far as the hardware is concerned. They have their own administrative organizations, sales organizations, etc. You have the same thing that has just been announced by Hapag-Lloyd, who Mr. Thom's organization represents, and ACL, for example. They are going into a co-ordinated service that will take out of the system some of the over-tonnage, but over-tonnage is still there. It is this over-tonnage that is driving the rates down, because the non-conference operator traditionally, even today, is only 10% or 15% below the conference operator.

Mr. Reid: To the shipper, there might not ever be too much competition. However, let me put it this way: Would not increased competition have a favourable impact on rates insofar as you as a shipper are concerned? Looking at it from his point of view he points out, as other conference supporters have, that increased competition will result in possibly fewer carriers, a problem in the ports, and they paint a very bleak long-term picture for you the shipper. He might go through a short-term benefit, but wait for the long-term. Now, you are an experienced businessmen. What do you say about the long term?

Mr. Anderson: I would say that the long-term industry in Canada has no fear of that situation. We feel that as long as there is business, there will be carriers who will want to get that business. It may not be the same players, but there will be players.

Mr. Reid: One further question. I am going to finish right at 1 p.m., Mr. Chairman. I have to come back because again I refer to the previous witness. I rather gathered that he was concerned about bulk traffic and Canada, being a nation of hewers of wood and carriers of water, were interested in shipping coal and all the rest of it, but we were not a major player and a shipper of manufactured goods. I do not think he was much interested in the small shipper. Tell me clearly what the variance of the impact of Bill C-21 will be on a bulk shipper as opposed to a manufactured product shipper?

Mr. Anderson: I would say the majority or bulk shippers are using bulk carriers, or break-bulk vessels. They are not using containers at all. So if your Shipping Conference Exemption Act applies purely for the liner services, the liner companies, which is a container business, I do not see it having any impact on the bulk carrier at all.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman.

[Traduction]

coordonné dans l'Atlantique Nord, ce qui signifie que les navires de Dart, de Manchester et du CP se sont entendus pour se servir d'un seul service de transport tout en conservant leurs propres services administratifs, d'organisation, de vente et le reste. Aussi, Hapag-Lloyd, que représente l'association de M. Thom, et l'ACL viennent d'annoncer la même chose. Ces deux sociétés vont coordonner leurs services de telle sorte que certaines des capacités excédentaires seront utilisées mais quand même pas toutes. Enfin, c'est cette quantité trop élevée de navires qui exerce des pressions à la baisse sur les taux car l'entreprise indépendante, même aujourd'hui, n'a des taux que de 10 p. 100 ou de 15 p. 100 inférieurs à ceux des membres d'une conférence.

M. Reid: Il n'y aura peut-être jamais trop de concurrence pour l'expéditeur. D'ailleurs, est-ce que le resserrement de la concurrence n'aurait pas des répercussions favorables sur les taux du point de vue des expéditeurs? De ce point de vue justement, comme d'ailleurs de celui des gens favorables aux conférences, l'accroissement de la concurrence diminuera peut-être le nombre des transporteurs, causera un problème dans les ports et une situation très néfaste à long terme pour l'expéditeur. Peut-être que ce dernier bénéficierait davantage à court terme mais pas à long terme. Enfin, vous avez de l'expérience dans ce domaine; que pensez-vous justement des perspectives à long terme?

M. Anderson: Je crois que l'industrie canadienne ne craint pas l'évolution à long terme. Aussi longtemps qu'il y aura des affaires, il y aura des transporteurs disposés à obtenir leur part. Ils seront peut-être différents mais ils seront là.

M. Reid: Une autre question maintenant. Je vais m'arrêter à 13 heures, monsieur le président. Je dois me reporter aux propos du témoin précédent. J'ai eu l'impression qu'il était préoccupé par le trafic en vrac, étant donné que le Canada est une nation de coupeurs de bois et de pousseurs d'eau, c'est-à-dire qu'il n'a jamais été une des grandes nations dans le domaine de l'expédition de produits manufacturés, et s'intéresse surtout aux expéditions de houille d'autres matières premières. Enfin, je ne crois pas que le témoin s'intéressait beaucoup au petit expéditeur. Pouvez-vous me dire quelles seront les répercussions du projet de loi C-21 sur l'expéditeur en vrac par opposition à celui qui expédie des produits manufacturés?

M. Anderson: La plupart des expéditeurs en vrac se servent de vraquiers ou de navires pour répartition de gros. Ils n'utilisent pas du tout de conteneurs. Si donc votre loi dérogeait sur les conférences maritimes ne vise que les services de ligne, c'est-à-dire ceux qui utilisent des conteneurs, je ne crois pas qu'elle ait quelque répercussion que ce soit sur le transport des marchandises en vrac.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président.

• 1300

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Le président: Merci, monsieur Reid.

[Text]

The committee would like to thank Mr. Long and members of his group, Mr. Anderson and Mr. Dionne, for having appeared before the committee. You have answered in a way that defends your interests and your position in that particular field.

Mr. Anderson: Thank you.

Mr. Long: Thank you.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Translation]

Le Comité tient à remercier M. Long ainsi que les membres de son groupe, c'est-à-dire MM. Anderson et Dionne, d'avoir bien voulu témoigner devant nous. Vous avez su défendre vos intérêts et votre position dans le domaine à l'étude.

M. Anderson: Merci.

M. Long: Merci.

Le président: La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: I now declare the session open. We have the pleasure to have with us today a group from the Canadian Manufacturers' Association. I will leave Mr. Wiersma to introduce himself and his colleagues. If you are ready to make a statement for 10 or 15 minutes that will leave about 30 minutes for question period.

Mr. Graham White (Chairman, Canadian Manufacturers' Association Marine Committee): Thank you, Mr. Chairman, gentlemen. I am the chairman of the marine subcommittee of the CMA and manager of transportation for Lake Ontario Cement Limited in Toronto. My two colleagues are Mr. Carl Hibbeln, vice-president of transportation for Noranda Sales Corporation in Toronto, and Mr. Dan Wiersma, manager of transportation for the CMA.

The Canadian Manufacturers' Association welcomes the opportunity to state its views on Bill C-21. The association comprises some 3,200 member companies across Canada as a vital interest in ocean transportation. Many of our members are regular exporters from both the east and west coast ports and rely very heavily on competitive and efficient ocean transport. The association has placed a strong emphasis on the need for Canada to develop more international trade and to increase offshore exports. A market-driven deregulated modal transport is an integral part of such an export strategy.

The CMA is a constituent member of the Canadian Shippers' Council, the CSC, and we support the general thrusts of their brief to this hearing. Our purpose in this presentation is to reinforce the CSC position particularly as it applies to our membership.

The Shipping Conferences Exemption Act provides an exemption for shipping conferences from the conspiracy provisions of the Competition Act. These conferences operate principally in the container trades. The CMA has been pressing for reform of the SCEA to allow for more competition between conference members. Bill C-21 would restrict the ability of conferences to enforce uniform pricing among its members and will provide more competitive pricing for shippers.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le plaisir de recevoir aujourd'hui un groupe qui représente l'Association canadienne des fabricants. Je vais laisser à M. Wiersma le soin de se présenter et de nous présenter ses collègues. Si vous êtes prêt à faire une déclaration, vous aurez 10 ou 15 minutes, ce qui nous laissera une trentaine de minutes pour vous poser des questions.

M. Graham White (président, Association canadienne des fabricants, Comité maritime): Merci, monsieur le président, messieurs. Je suis le président du Sous-comité maritime de l'ACF et directeur du service des transports pour la compagnie *Lake Ontario Cement Limited* à Toronto. Mes deux collègues sont M. Carl Hibbeln, vice-président pour les transports de *Noranda Sales Corporation* à Toronto; et Dan Wiersma, directeur des transports de l'Association canadienne des fabricants.

L'Association canadienne des fabricants est heureuse de l'occasion qui lui est offerte de présenter son point de vue sur le projet de loi C-21. L'Association qui compte quelque 3,200 compagnies membres au Canada a un intérêt primordial dans le transport maritime. Beaucoup de nos membres sont des exportateurs réguliers des ports de la côte Est et de la côte Ouest et dépendent énormément d'un transport maritime concurrentiel et rentable. L'Association a fortement insisté sur le besoin du Canada d'intensifier le commerce international et d'accroître les exportations en haute mer. Un transport maritime déréglementé fait partie intégrante d'une telle manœuvre d'exportation.

L'Association canadienne des fabricants est un membre constitutif du *Canadian Shippers' Council* (CSC) et nous appuyons l'orientation générale de son mémoire à cette audition. Notre but ici est de renforcer la position du CSC, vu qu'elle s'applique à nos membres en particulier.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes prévoit une dérogation pour les conférences aux dispositions de la Loi sur la concurrence. Les conférences exploitent principalement l'expédition par conteneurs. L'Association canadienne des fabricants a réclamé la réforme de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) pour qu'il y ait plus de concurrence entre les membres de la conférence. Le projet de loi restreindrait la capacité des conférences d'appliquer des prix uniformes parmi leurs membres et prévoirait des prix plus concurrentiels pour les expéditeurs.

[Texte]

The current SCEA expired in March 1984. It has been extended by Order in Council four times since then and is to expire at the end of this year. Reviewing of the act under the guidelines of *Freedom to Move* is therefore both appropriate and necessary.

Liner transport, like other forms of ocean shipping, has generally been subject to economic self-regulation by liner conferences. Whether conferences should exist is a controversy of long standing and is not resolved by the government's proposed legislation. Nevertheless, the CMA is very supportive of the new legislation embodied in Bill C-21 as it addresses and corrects the principal deficiencies in the present SCEA.

In the past the CMA has lent support to the Shipping Conferences Exemption Act on the premise that the conference system contributed to the development of stable conditions and increased trade. The economic disruption of recent years has shown that the conference system is no guarantee for stable rates. The conference system has tended to support the weakest and least efficient member of the conference at the expense of the shipper.

For shippers the multinational reduction of tariffs under GATT agreements and the development of third world countries has placed increasing pressure on the competitiveness of Canadian goods. We must have the lowest possible shipping costs in order to maintain and to expand overseas markets. The availability of non-conference capacity is the single most significant factor in controlling liner freight rates. The power of the conferences, which is sanctioned by the SCEA, is only held in check by these independent operators. The current SCEA does not provide adequate protection for shippers or an effective mechanism for appeal or redress of arbitrary and often harmful actions by the conferences.

• 1545

As we see the issue, there are basically two options for guiding the renewal of the SCEA. One is to let the act expire and allow liner services to be fully competitive and subject to the Competition Act. This option, although indicated to be the choice of many shippers, is probably too drastic a change for the industry. The second option, one chosen by the CMA and embodied in Bill C-21, recognizes the commercial needs and interests of the Canadian consumer of shipping services. This type of Canadian policy is also more consistent with the Federal Maritime Commission Act of 1984 in the United States of America.

The principal new features of Bill C-21 not found in the present SCEA, and fully supported by the CMA, are as follows:

[Traduction]

La LDCM actuelle a expiré en mars 1984 et a été prorogée quatre fois par un décret en conseil depuis ce temps-là; elle doit expirer à la fin de cette année. La révision de cette loi selon les lignes directrices du document intitulé *Aller sans entraves* est appropriée et nécessaire.

Le transport par navire régulier, à l'instar d'autres formes d'expédition maritime, a généralement été soumis à l'autoréglementation économique par les conférences maritimes. Quant à savoir si les conférences devraient exister, la controverse est une affaire d'ancienne date, et la législation proposée par le gouvernement ne la règle pas. L'ACF appuie fortement néanmoins les nouvelles mesures contenues dans le projet de loi C-21, vu qu'elles abordent et corrigent les principaux points faibles de la LDCM en vigueur.

Par le passé, l'ACF a appuyé la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes sur l'affirmation que le régime des conférences contribuait à la mise en oeuvre de conditions stables et d'un commerce accru. La conjoncture économique des dernières années a montré que le régime des conférences n'est pas une garantie de taux stables. Le régime de conférences a eu tendance à soutenir le membre de la conférence le plus faible et le moins efficace aux dépens de l'expéditeur.

Pour les expéditeurs, la réduction multilatérale des tarifs selon les accords du GATT et le développement des pays du Tiers-monde ont exercé une pression croissante sur la compétitivité des produits canadiens. Nous devons avoir les coûts d'expédition les plus bas possible afin de maintenir et d'étendre les marchés d'outre-mer. La disponibilité d'une capacité non partie à la conférence est le seul facteur le plus important de contrôle des tarifs de transport des marchandises par navire régulier. Le pouvoir des conférences qui est sanctionné par la LDCM, n'est tenu en échec que par ces exploitants indépendants. La LDCM en vigueur n'offre pas de protection suffisante aux expéditeurs ou de moyen efficace d'appel ou de réparation des actes arbitraires et préjudiciables des conférences.

Comme nous voyons la question, il y a deux solutions fondamentales au sujet du renouvellement de la LDCM. Tout d'abord, laisser la loi expirer et permettre aux services maritimes d'être totalement concurrentiels et assujettis à la Loi sur la concurrence. Cette solution, bien qu'indiquée comme choix de nombreux expéditeurs, est probablement un changement trop rigoureux pour l'industrie. La seconde solution, choisie par l'ACF et contenue dans le projet de loi C-21, reconnaît les besoins et les intérêts commerciaux du consommateur canadien relatifs aux services d'expédition. Ce genre de politique canadienne est aussi plus conforme à la *Federal Maritime Commission Act* de 1984 des États-Unis.

Les principaux traits nouveaux du projet de loi C-21 qu'on ne trouve pas dans la LDCM en vigueur et que l'ACF appuie entièrement sont les suivants:

[Text]

1. Loyalty contracts. Shippers will be given the freedom of choice in the signing of volume contracts. Volume contracts at whatever level should be an item for negotiation between shipper and carrier and not a licence for legislation.

2. Service contracts. Conference members will be allowed to negotiate confidential contracts for service and for rates.

3. Independent action. Conference members will be allowed to take independent action on rate or service after giving other conference members 10 days notice; such rates are to be published.

4. Inland intermodal rates. Individual conference members must negotiate inland transportation rates rather than the conference per se when through-rates are applicable.

We have some recommended changes on notice of increase. The legislation proposes that 30 days notice be given of rate increases. Recognizing that Canadian exporters generally contract export business at firm prices for a period of time longer than 30 days, we believe notice of increase in rates should be no less than 90 days.

In conclusion, Bill C-21 is part of the government's economic regulatory reform package, *Freedom to Move*. Just as Bill C-18 and Bill C-19 are meant to introduce meaningful intermodal competition in rail and truck, likewise Bill C-21 must be implemented to achieve meaningful competition in the liner trades. Ocean transportation must be available at the most competitive price if Canada's reliance on export markets is to be maintained. The CMA urges the government to implement this legislation with urgency so that the economic benefits will be made available to Canadian exporters and thereby help to maintain a strong manufacturing base in Canada.

Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hibbeln from Noranda would like to add briefly to that presentation.

Mr. Carl Hibbeln (Vice-President, Transportation, Canadian Manufacturers' Association): Mr. Chairman, I wanted to add the fact that while I am part of the CMA delegation here I also represent my employers at Noranda, who are fairly large exporters and users of container services. I would like to emphasize that we as a company support the position taken by both the CMA and the Canadian Shippers' Council.

Mr. Reid: What is the cargo?

Mr. Hibbeln: Noranda.

The Chairman: Mr. Epp, are we ready for the first round?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Welcome to the deliberations this afternoon, and thank you for your brief. I am interested in it and pleased with it, because it strikes me as having a pretty realistic turn to it, which is in fact a

[Translation]

1. Contrats d'exclusivité. Que les expéditeurs aient la liberté de choix de signer des contrats de volume. Les contrats de volume, quel que soit le niveau, devraient être un sujet de négociation entre l'expéditeur et le transporteur, et non pas un sujet régi par la loi.

2. Contrats d'exclusivité limitée. Les membres d'une conférence seront autorisés à négocier des contrats confidentiels pour un service et un taux de fret.

3. Mesure distincte. Les membres d'une conférence pourront prendre une mesure distincte quant aux taux de fret ou service, après avoir donné aux autres membres de la conférence un préavis de 10 jours; ces taux doivent être publiés.

4. Taux mixtes de transport intérieur. Les membres d'une conférence doivent négocier individuellement les taux de transport intérieur plutôt que la conférence en tant que telle, lorsque des taux forfaitaires s'appliquent.

Nous proposons des changements pour le préavis d'augmentation. La loi propose qu'un préavis de 30 jours soit donné sur l'augmentation des taux. Tout en admettant que les exportateurs canadiens concluent des contrats d'exportation à prix fermes pour une période supérieure à 30 jours, nous croyons que le préavis d'augmentation ne devrait pas être inférieur à 90 jours.

En conclusion, le projet de loi fait partie de l'enveloppe de réforme économique des règlements du gouvernement: *Aller sans entraves*. Tout comme les projets de loi C-18 et C-19 sont conçus pour introduire une forte concurrence entre les transports ferroviaires et routiers, le projet de loi C-21 doit être mis en oeuvre pour parvenir à une concurrence significative dans le commerce maritime. Le transport maritime doit être offert au prix le plus compétitif, si le Canada doit maintenir sa confiance dans l'exportation. L'ACF incite vivement le gouvernement à mettre en oeuvre cette loi, de façon que les bénéfices économiques soient mis à la disposition des exportateurs canadiens et aider ainsi à conserver une base solide de fabrication au Canada.

Merci, monsieur le président. M. Hibbeln, de Noranda, a quelque chose à ajouter très rapidement.

M. Carl Hibbeln (vice-président, transports, Association canadienne des fabricants): Monsieur le président, je veux simplement préciser que tout en faisant partie de la délégation de l'ACF, je représente également mes employeurs chez Noranda, ce sont de gros exportateurs qui utilisent les services de conteneurs. Je tiens à insister sur le fait que notre compagnie a adopté la même position que l'ACF et le Conseil canadien des expéditeurs.

M. Reid: De quel fret s'agit-il?

M. Hibbeln: Noranda.

Le président: Monsieur Epp, nous pouvons commencer le premier tour?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Bienvenue à nos délibérations, merci pour votre mémoire. Votre mémoire m'intéresse et me fait plaisir, car j'ai l'impression qu'il est assez réaliste, et quand je dis cela c'est un compliment,

[Texte]

compliment by contrast with some rather euphoric presentations we have had on the shippers' side.

• 1550

You are noting that the CMA has in the past lent support to the Shipping Conferences Exemption Act as a means of ensuring stable conditions and increased trade; this is a sentence I certainly noted.

My concern in considering Bill C-21—which I might add we too saw as part of the deregulation package, even though it has been hived off to a legislative committee—has to do with the consequences of the conference system being modified by Bill C-21 in the various fundamental ways it is. You are concerned about stability of rates and I guess reliability of service for your trade. I wonder whether you have any concerns at all about the impact of the various changes proposed in Bill C-21 for reliability of trade as well as for stability of rates for your shipping.

Mr. G. White: We have no specific concerns. We believe there have been concerns expressed by the conferences that this legislation could make it very difficult for them to operate within Canada. We believe in a free market environment, providing there are Canadian goods to be shipped from Canadian ports, the service will be provided for those goods to be shipped in an adequate fashion. This has been the case over many years.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have noted the importance of non-conference capacity—independence, I suppose—in placing a competitive check on the conferences. Yet I note you do not regard this as having provided adequate protection for shippers. Why has this been the case? Has it been economic circumstances of these last years that has produced it? Why has the availability of non-conference capacity not provided the check?

Mr. Dan Wiersma (Manager of Transportation, The Canadian Manufacturers' Association): Perhaps I could comment on it, Mr. Epp. First of all, the total market cannot respond to such capacity. Therefore, although it does introduce a level of competition, it does not allow the total Canadian export package, if you will, to work in a free market system.

Presently, if something like 30% to 35%—as in at least in one trade in the North Atlantic—is handled by non-conference carriers, this means the balance still is in the conference. Therefore big shippers and large shippers are limited in terms of accessibility to this free market response on pricing. Therefore we believe it is in the interest of exporters to be able to put their total export volume into an ocean carrier position that is fully competitive and does not carry the constraints the conference system imposes on it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How do you see the market for shipping out of Canada or the container business out of Canada these days as far as costs are concerned? How does it compare with the past six years perhaps? What are rates like these days?

[Traduction]

étant donné les interventions assez euphoriques que nous avons eues de certains expéditeurs.

Vous observez que par le passé l'ACF a toujours considéré que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes était un bon moyen d'assurer des conditions stables et une augmentation du commerce; ça, c'est une phrase que je me suis empressé de noter.

Ce qui m'inquiète un peu dans le bill C-21 et, soit dit en passant, pour nous il fait partie du mouvement de déréglementation bien qu'ayant été renvoyé à un comité législatif, ce qui m'inquiète, ce sont les conséquences d'une modification du système des conférences par le bill C-21. De votre côté, ce qui vous intéresse, c'est la stabilité des tarifs et, j'imagine, la régularité du service. Est-ce que vous ne craignez pas que les modifications apportées par le bill C-21 aient des répercussions sur la régularité du commerce et également la stabilité des tarifs.

M. G. White: Nous n'avons pas de préoccupations spécifique. Les conférences se sont demandé effectivement si cette loi ne risquait pas de leur compliquer les choses au Canada. Nous sommes convaincus des mérites d'un environnement libre, et tant qu'il y aura au Canada des marchandises canadiennes à expédier à partir des ports canadiens, il y aura toujours un service qui sera adéquat. C'est le cas depuis de nombreuses années.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez noté l'importance du rôle joué par les transporteurs non affiliés à des conférences, les indépendants, j'imagine, qui freinent les conférences grâce à la concurrence qu'ils leur font. Et pourtant, je vois qu'à votre avis, ce n'est pas une protection suffisante pour les expéditeurs. Quelle en est la raison? Est-ce à cause de la conjoncture économique de ces quelques dernières années? Pourquoi les indépendants n'ont-ils pas servi efficacement de contre-poids?

M. Dan Wiersma (directeur des transports, Association canadienne des fabricants): Monsieur Epp, je vais me permettre de commencer. Tout d'abord, l'ensemble du marché n'est pas à la hauteur d'une telle capacité. Par conséquent, même s'il y a une certaine concurrence, elle ne permet pas à l'ensemble des exportations canadiennes de fonctionner dans un système libre de marché.

À l'heure actuelle, si environ 30 à 35 p. 100 du trafic, c'est le cas d'au moins un secteur dans l'Atlantique Nord, est acheminé par des transporteurs non affiliés, cela signifie que le reste du trafic est toujours aux mains des conférences. Par conséquent, les gros expéditeurs ont un accès limité à ces tarifs déterminés par le marché libre. Nous pensons donc que les exportateurs ont intérêt à confier la totalité de leurs exportations à un transporteur océanique qui est pleinement concurrentiel, qui n'a pas les restrictions imposées par le système des conférences.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): À votre avis, quel est le marché actuel pour les expéditions en dehors du Canada, le marché des conteneurs, je parle des coûts? Comparées aux six dernières années, où en sont les choses? Comment les taux ont-ils évolué?

[Text]

Mr. Wiersma: Very recently we have had increases. We have recently had a surcharge applied to Canadian exports of something in the order of 7%. This is certainly in excess of what our inflation is. We believe this is more than what Canadian exporters can carry in today's business world. Canada by its geography has a long way to markets. We therefore need transportation costs that are at its best and that the best viable carrier can handle. We recognize that carriers need to be profitable, but we do not believe the tariff should be dictated by members who perhaps cannot achieve those kinds of rates.

• 1555

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. There is a suggestion in your brief that the conference system has tended to support the weakest and least efficient member of the conference at the expense of the shipper. I guess that is always the consequence of price umbrellas, though, is it not? If someone sets a price in a market, anyone who can survive at that price level will be in the business and if they cannot, they are out. So how significant that observation is I would wonder, but you may have a comment on it.

Mr. Wiersma: It certainly is different from the kind of marketing environment our Canadian manufacturers have to operate in. If they cannot meet the market price of the best competitor, they do not get the business. This is a unique part of the business enterprise that does not have to meet those open market conditions.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. Certainly when you are involved in export trade, that will be true. Canadian manufacturers have often had protected markets at home in the past where price umbrella situations, price leadership by some and so on and so forth has prevailed, but that is not nearly as true in these international situations.

Mr. Hibbeln, you have said something on behalf of Noranda. Could I invite some comment on Noranda's experience with carriers and with the achievement of satisfactory shipping terms, using "terms" in the broadest sense, over the last years?

Mr. Hibbeln: Yes, Mr. Epp. I would like to first make the comment that there are different types of conferences, just as there are different types of geographies. If you compare the Pacific to the Atlantic, you find two different sets of circumstances. Traditionally, there have been more independent carriers on the north Atlantic, but there was a sufficient check on the activities of the conference compared to let us say the Pacific, where that mechanism did not apply.

At Noranda, we have had the advantage in a number of occasions of large volumes, which put a bit of a different

[Translation]

M. Wiersma: Nous avons eu des augmentations très récemment. Récemment, une surcharge de l'ordre de 7 p. 100 a été appliquée aux exportations canadiennes. C'est de loin supérieur à notre inflation. À notre avis, c'est trop lourd pour les exportateurs canadiens dans la situation actuelle. À cause de considérations géographiques, les Canadiens doivent aller très loin pour trouver des marchés. Nos coûts de transport doivent donc être les plus bas possible, tout en restant viables pour des transporteurs. Nous savons que les transporteurs doivent faire des bénéfices, mais, à notre avis, les tarifs ne devraient pas être imposés par des membres qui ne peuvent peut-être pas observer ces tarifs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Dans votre mémoire, vous semblez dire que le système des conférences a tendance à favoriser ceux de ses membres qui sont les plus faibles, les moins efficaces, aux dépens de l'expéditeur. J'imagine que c'est toujours une conséquence des généralisations des prix, n'est-ce pas? Si quelqu'un fixe un prix pour un marché, tout ceux qui peuvent survivre à ce prix-là, resteront, les autres seront éliminés. Je me demande donc à quel point cette observation est utile, mais vous avez peut-être quelque chose à nous dire à ce sujet.

M. Wiersma: C'est certainement différent de l'environnement commercial qui constitue la réalité pour nos manufacturiers canadiens. S'ils ne réussissent pas à offrir le prix du meilleur concurrent, ils n'obtiennent pas le contrat. C'est un élément unique de l'entreprise commerciale qui n'est pas forcée de respecter ces conditions du marché ouvert.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Effectivement, dans le cas du secteur des exportations, c'est exact. Les fabricants canadiens ont souvent bénéficié de marchés intérieurs protégés grâce à des prix d'ensemble, des prix imposés par certains, etc. Mais dans ces situations internationales, c'est loin d'être aussi vrai.

Monsieur Hibbeln, vous avez dit quelque chose au nom de la Noranda. Pouvez-vous nous parler de l'expérience de la Noranda avec les transporteurs, nous donner des exemples de conditions d'expédition satisfaisantes qui ont été négociées depuis quelques années, et quand j'utilise le mot «conditions», c'est dans son sens le plus large.

M. Hibbeln: Oui, monsieur Epp. Pour commencer, je tiens à vous expliquer qu'il y a plusieurs types de conférences, tout comme il y a plusieurs types de caractéristiques géographiques. Si vous comparez le Pacifique à l'Atlantique, les circonstances sont différentes. Traditionnellement, dans l'Atlantique Nord, les transporteurs sont plus indépendants, mais il y a suffisamment d'éléments qui contre-balancent les activités de la conférence si l'on compare cette situation à celle du Pacifique où ce mécanisme ne s'applique pas.

Chez Noranda, nous avons souvent l'avantage de très gros volumes, ce qui rend notre expérience des

[Texte]

light on our experiences with some of the conferences than maybe many other of the so-called small shippers have. By the same token, we have found that in many instances we might be a small shipper too, and that did not help us. The Noranda clout was non-existent in that particular instance.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You know some of the discussion that has been going on here, obviously; but do continue, if you would, about the Noranda experience.

Mr. Hibbeln: Another comment I would like to make—you used the words “rate stability”. We strongly believe that 30 days notice of a rate increase does not give any stability whatsoever.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Can you say anything more about what kind of experience you have in fact had over the years with your carriers?

Mr. Hibbeln: In many instances, we had a lot of grievances on surcharges that were introduced arbitrarily where there was no recourse. Rate-wise, we might have been able to do better than maybe other shippers but on the universal charges that conferences make, like surcharges for bunkers, surcharges on currency adjustments, we had the rate with the rest of the public. That is why we support this brief as well; we found that the conferences were totally unresponsive to what I might call common sense.

One of the problems we had at previous meetings we attended as part of the Canadian Shippers' Council is that the meetings with the conferences were kind of totally unproductive because there was no professional documentation. It was all done fairly arbitrarily, and this is why we feel a little bit of fresh air into the Conference Exemption Act might be a welcome exercise.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I can certainly see your desire for it, all right.

The fourth point that is made on page 4 about inland intermodal rates, could I have some expansion on your desire for this particular provision? It has been suggested that there are possibilities of achieving lower rates for conferences in negotiating intermodal rates in order to ensure the cheapest possible movement of goods from whatever interior point, using rail, rubber, whatever it may be, to tie in with shipping and get the products to the export market. How do you react to the argument that this might produce cheaper shipping than the point that you cling to here?

• 1600

Mr. G. White: Mr. Epp, I can think of an example where it was not. As everybody knows, marine transportation is less expensive than rail transportation, which is less expensive than truck transportation. Therefore, if a shipper was trying to make a deal from say

[Traduction]

conférences un peu différente de celle des autres expéditeurs que l'on dit petits. De la même façon, il nous arrive souvent d'être un petit expéditeur, et ce n'est pas un avantage. Dans ces cas-là, notre influence de gros expéditeur disparaît.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): De toute évidence, vous êtes tenu au courant de nos discussions, mais continuez, si vous le voulez, à nous parler de l'expérience de Noranda.

M. Hibbeln: J'ai une autre observation à faire; vous avez parlé de «stabilité des tarifs». Nous sommes convaincus qu'il est impossible de parvenir à une stabilité quelconque avec un préavis d'augmentation de 30 jours.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pouvez-vous nous parler de votre expérience des années passées avec les transporteurs?

M. Hibbeln: Dans de nombreux cas, nous avons souvent eu à nous plaindre de surcharges imposées arbitrairement sans aucun recours. Quant au tarif, nous nous débrouillons peut-être mieux que la plupart des expéditeurs, mais pour ce qui est des taux universels imposés par les conférences, surcharges sur les réservoirs à minerais, surcharges pour ajustement de taux de change, nous sommes forcés de nous accommoder des tarifs, comme le reste du public. C'est la raison pour laquelle nous sommes d'accord avec ce mémoire; nous constatons que les conférences sont tout à fait imperméables à la voix du bon sens.

En notre qualité de membre du Conseil des expéditeurs, nous assistons à des réunions, et nous avons pu constater que faute de documentation professionnelle, ces réunions étaient parfaitement non productives. Ils ont des méthodes extrêmement arbitraires, et, pour cette raison, nous pensons qu'une bouffée d'air frais dans la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ne fera pas de mal.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): En tout cas, je comprends que ce soit votre souhait.

A la page 4, vous parlez des tarifs mixtes, et j'aimerais que vous m'expliquiez un peu mieux pourquoi vous voulez cette disposition? Certains ont expliqué que cela permettrait d'obtenir des tarifs inférieurs pour les conférences lors des négociations sur les tarifs mixtes, et d'obtenir ainsi les tarifs les plus avantageux possible à partir de n'importe quel point à l'intérieur, y compris le transport par rail, par route, etc., avec correspondance maritime à destination des marchés d'exportations. Que répondez-vous quand on vous dit que cela produirait des tarifs plus avantageux qu'avec ce système auquel vous tenez tant?

M. G. White: Monsieur Epp, j'ai un exemple qui prouve le contraire. Comme tout le monde le sait, le transport maritime est moins coûteux que le transport par rail, qui est moins coûteux que le transport par camion. Par conséquent, si un expéditeur veut expédier sa marchandise

[Text]

Toronto to somewhere in Europe, he would obviously want the ship to start in Montreal as being the closest ocean port. It is quite possible that the conference would turn around and arbitrarily say that they were terminating their service in Halifax. The Canadian shipper, by definition, would be faced with higher through-rates.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): So that is the kind of concern you. . .

Mr. G. White: If you were negotiating with an individual line, I am quite sure you would find somebody who would be happy to come all the way up to Montreal.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I see. Are there any other thoughts you have about this? I appreciate your concern there.

Mr. G. White: I agree with the theory that negotiating transportation from a position of power should theoretically create economies of scale. I also question whether those economies would be passed on to the shipper.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You put it very nicely. This area is rife with theory, with anticipations, with fears, and we members of the committee are having the darnedest time deciding from our various perspectives where we should be coming out on it.

Mr. Hibbeln, what would be your reaction to the possibility of your being able, as a fairly significant buyer of container services, to negotiate favourable rates for yourself—confidentially, of course—which would force the carrier to seek higher rates for others, and thus end up with rate discrimination among various shippers?

Mr. Hibbeln: I have to really think that answer over. I should preface my comments. At Noranda we have had the good fortune to have most of our exporting units located close to Montreal, so the inland portion really has never played a big role in our considerations. I know that in our exports out of the west coast, for a number of reasons, Seattle seems to be more used than Vancouver. We found that under the deregulation large shippers in the United States were sometimes able to get better deals with individual American carriers under the total bonus system as it applies in the United States, so probably the conferences will try. But I really could not answer your question in a totally concrete form.

Le président: Très bien. Je donne maintenant la parole à M. Robichaud, qui remplace M. André Ouellet. M. Ouellet n'a pu se présenter à la réunion et m'a demandé de l'excuser auprès des membres du Comité et des témoins.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

[Translation]

de Toronto, par exemple, à une destination d'Europe, il va chercher à trouver un navire à Montréal, le port océanique le plus proche. Il est tout à fait possible que la conférence change de tactique et décide arbitrairement de charger à Halifax. Par définition, l'expéditeur canadien serait forcé de payer un tarif plus élevé sur l'ensemble du trajet.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Par conséquent, c'est ce qui vous préoccupe?

M. G. White: Par contre, avec une compagnie de navigation indépendante, je suis certain que vous trouveriez quelqu'un qui accepterait volontiers de venir jusqu'à Montréal.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vois. Je comprends votre position, est-ce que vous avez d'autres observations?

M. G. White: Je suis d'accord avec la théorie selon laquelle le fait d'occuper une position privilégiée pour négocier des tarifs de transport devrait créer des économies d'échelle, mais je me demande en même temps si ces économies se répercuteraient sur l'expéditeur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Voilà qui est très bien dit. C'est un domaine où la théorie, les espoirs et les craintes abondent, et les membres de ce Comité ont un mal de chien à décider chacun de la position qu'ils devront adopter.

Monsieur Hibbeln, s'il vous était possible à vous, un gros acheteur de services de conteneurs, de négocier des tarifs favorables, confidentiellement bien sûr, des tarifs qui forceraient le transporteur à imposer des tarifs plus élevés à d'autres, ce qui se traduirait par une discrimination tarifaire entre les divers expéditeurs, quelle serait votre réaction?

M. Hibbeln: Avant de vous répondre, il faudrait que je réfléchisse. Je pourrais commencer par une observation. Chez Noranda, nous avons la chance d'avoir presque toutes nos installations d'exportation à proximité de Montréal, si bien que l'élément transport intérieur n'ait jamais joué un très grand rôle dans nos considérations. Je sais que lorsque nous exportons vers la côte Ouest, pour un certain nombre de raisons, nous fréquentons plus volontiers Seattle que Vancouver. Avec la déréglementation, les gros expéditeurs américains réussissent parfois à obtenir de meilleures conditions des transporteurs américains individuels grâce au système des bonus qui existe aux États-Unis, et les conférences tenteront probablement leur chance. Mais en réalité, je ne crois pas pouvoir répondre à votre question de façon concrète.

The Chairman: Very well. I now give the floor to Mr. Robichaud, who is replacing Mr. André Ouellet. Mr. Ouellet was unable to come to the meeting and asked me to convey his apologies to the members of the committee and to the witnesses.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

They say The Canadian Manufacturers' Association has in the past supported shipping conferences because conferences provided for stable conditions. With the introduction of certain measures like independent action, are you not going to destabilize the whole system because you will not have what you wanted to have in the past, like stable conditions?

Mr. G. White: Presumably if a Canadian shipper has the ability to make a contract with an individual carrier, as part of the conditions of that contract the shipper would supply a volume or a value of business over a specific period of time, in return for which you would be given rate stabilization over a similar period of time.

• 1605

Mr. Robichaud: Is that not available to you now? Are there not independents that could offer you the same service? We have been assured by conferences before this committee that on all the large areas they serve there are independents providing the same service. So is that not available now?

Mr. G. White: It is available through certain non-conference carriers, but the conference operators do not provide that surety.

Mr. Robichaud: But through non-conference carriers they exist, do they not?

Mr. Wiersma: The point is they do not cover the markets extensively enough for Canadian manufacturers. The independents do not adequately look after the volume or the destinations for the many markets Canadian manufacturers serve. Therefore, we need this freedom for the total ocean-carrier trade.

Mr. Robichaud: I can see where you would need a certain control. The conferences are saying there is a control by the independents on the rate: if you do not get a good deal from them, then you go see the independent. We are getting two stories. How are we to see who is making the better argument?

Mr. Wiersma: If all the Canadian exports were to go to the non-conference carriers today, it would not work. The capacity is not there.

Mr. Robichaud: If the market were there, would the capacity not develop?

Mr. Wiersma: That means either more independents have to come or the conference has to change its mode of operation. They are still the biggest part of the capacity, and they are controlled in a way that is not satisfactory to us.

Mr. G. White: The split at the moment is approximately 65% of the cargoes carried by the liner operators and 35% by the non-conference operators. The liner operators have complained that there are too many operators. This drives prices down, and then carriers go out of business. Theoretically it would be nice to have more non-conference operators so you could drive the price down,

[Traduction]

On prétend que l'Association canadienne des fabricants a toujours été en faveur des conférences maritimes à cause des conditions stables que celles-ci pouvaient lui offrir. Mais avec l'introduction de certaines mesures, comme les mesures distinctes, ne risquez-vous pas de déstabiliser tout le système qui n'aura plus cet élément auquel vous teniez tant par le passé, la stabilité?

M. G. White: J'imagine que si un expéditeur canadien peut signer un contrat avec un transporteur individuel, ce contrat pourrait préciser que l'expéditeur doit fournir des marchandises d'un certain volume ou d'une certaine valeur pendant une période déterminée et, en échange, on lui offre des tarifs stables pendant cette période.

M. Robichaud: Et vous n'avez pas déjà cette possibilité? Est-ce que certains indépendants ne pourraient pas vous offrir ce service? Les conférences qui ont comparu devant ce Comité nous ont assuré que dans tous les grands secteurs qu'elles desservent, il y a des indépendants qui offrent le même service. Cette possibilité n'existe-t-elle pas à l'heure actuelle?

M. G. White: Elle existe chez certains transporteurs non affiliés aux conférences, mais les transporteurs affiliés n'offrent pas cette sécurité.

M. Robichaud: Mais elles existent chez les transporteurs non affiliés, n'est-ce pas?

M. Wiersma: Le problème, c'est qu'ils n'ont pas un réseau suffisamment développé pour les fabricants canadiens. Les indépendants n'ont ni la capacité ni les destinations nécessaires pour desservir tous les marchés des fabricants canadiens. Par conséquent, il faut que tout le commerce océanique jouisse de cette liberté.

M. Robichaud: Je comprends qu'un certain contrôle soit nécessaire. Les conférences prétendent que les indépendants exercent un contrôle sur les tarifs: si elles ne vous offrent pas un tarif avantageux, vous vous adressez aux indépendants. Nous entendons deux sons de cloche. Comment pouvons-nous déterminer quel est l'argument le plus solide?

M. Wiersma: Si tous les exportateurs canadiens s'adressaient à des transporteurs non affiliés, ça ne marcherait pas. La capacité n'est pas suffisante.

M. Robichaud: Si le marché existait, est-ce que la capacité ne suivrait pas?

M. Wiersma: Cela signifie soit l'entrée en lice de nouveaux indépendants, soit un changement de méthodes de la part des conférences. Ce sont toujours elles qui ont la majeure partie de la capacité, et elles sont contrôlées d'une façon qui ne nous satisfait pas.

M. G. White: A l'heure actuelle, environ 65 p. 100 du fret est transporté par les exploitants de lignes régulières et 35 p. 100 par les exploitants non affiliés. Les exploitants de lignes régulières se sont plaints qu'il y avait trop d'exploitants. Cela fait baisser les prix, et certains transporteurs sont éliminés. En théorie, il serait intéressant d'accroître le nombre des exploitants non

[Text]

but there has to be a check and balance somewhere. This has been a fact of life in the business over the years. I can think of an example in the early 1970s when there were virtually no non-conference operators in the north Atlantic until the advent of the Russians and the Poles.

Mr. Robichaud: Are you not afraid that independent action might not lead to better rates for a while and then less competition?

Mr. Hibbeln: Different geographical areas have different yardsticks. The north Atlantic has always had in its framework enough independents because of the amount of cargo. But in the Pacific situation there are hardly any outsiders. It is one conference. The TWRA has 17 members. This independent action would be a very nice thing to have, so that you could make a better deal with an independent who is one of the members of the conference than with the conference as a whole, who might not wish to make an independent confidential contract with somebody for fear of upsetting the whole system.

• 1610

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I am not quite sure where Mr. Epp is coming from. I almost thought for a minute, Mr. Chairman, he had come around to believing in free enterprise and that just possibly it might work.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Never assume where we stand. Listen carefully.

Mr. Forrestall: Once a socialist always one, I suppose. I just do not happen to be one.

I have some concern; Mr. Epp is not the only one who is concerned. Perhaps when he has been around a little while, he will begin to understand what real concern is. It is a judgment matter, no question about it.

I have a couple of concerns in my own mind. First, it had been suggested there should be no disclosure whatsoever with respect to any confidential arrangements. Does the CMA have any suggestions as to how we might police predatory pricing? Do we do it after the fact, after the damage has occurred, when we have eliminated everything else and we see the expiry of a capacity because of predatory arrangements? Do we have to wait until then? Or is there another way we might approach it?

Mr. Wiersma: We have not addressed it significantly.

Mr. Forrestall: You addressed it when we were dealing with Bill C-18; you addressed it on the broad general question. But you have not looked at it specifically in terms of—

Mr. Wiersma: We have not extrapolated it into Bill C-21, no, we have not.

[Translation]

affiliés, cela ferait baisser les prix, mais il faut trouver un équilibre. Depuis toujours, c'est une réalité dans le monde des affaires. Je me souviens d'un exemple au début des années 70, il n'y avait pratiquement aucun exploitant indépendant dans l'Atlantique-Nord avant l'arrivée des Russes et des Polonais.

M. Robichaud: Ne craignez-vous pas que l'intervention des indépendants ne fasse diminuer la concurrence sans améliorer les tarifs?

M. Hibbeln: La situation se mesure différemment dans les diverses régions géographiques. Dans l'Atlantique-Nord, il y a toujours eu suffisamment d'indépendants à cause du volume du fret. Mais dans le Pacifique, il n'y a pratiquement personne de l'extérieur. Il s'agit d'une grande conférence. La TWRA a 17 membres. Ces mesures distinctes, ce serait très joli, cela permettrait d'obtenir un meilleur tarif d'un indépendant qui appartient à une conférence qu'on ne pourrait en obtenir de l'ensemble de la conférence, qui craindrait de déranger tout le système en accordant à quelqu'un un contrat confidentiel indépendant.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Je ne vois pas très bien sous quel pavillon M. Epp se range. Pour un peu, j'aurais cru, monsieur le président, qu'il s'était converti à la libre entreprise et que celle-ci avait des chances de succès, à ses yeux.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Laissez tomber vos préjugés à notre égard, et écoutez attentivement.

M. Forrestall: Un socialiste bon teint, quoi! C'est regrettable, mais je n'en suis pas.

J'ai certaines appréhensions, M. Epp n'est pas le seul à en avoir. Avec l'expérience, il comprendra peut-être ce que c'est que d'avoir de grandes appréhensions. C'est une question de jugement, c'est certain.

J'ai certaines inquiétudes personnelles. On a dit qu'il ne devrait y avoir aucune divulgation touchant aux contrats confidentiels. Que nous proposent les représentants de l'AMC pour empêcher l'avisement des prix? Est-ce que nous prendrons des mesures lorsque le mal est fait, quand tout le reste aura été éliminé et que les agissements des profiteurs auront épuisé le marché? Devons-nous attendre jusque-là ou y aurait-il une autre façon de procéder?

M. Wiersma: Nous n'avons pas vraiment étudié la question.

M. Forrestall: Vous l'avez étudiée lorsque nous procédions à l'examen du projet de loi C-18, dans le cadre général de la question, mais vous ne l'avez pas étudiée dans son contexte spécifique de...

M. Wiersma: C'est vrai, nous n'en avons pas tiré les conséquences pour le projet de loi C-21.

[Texte]

Mr. Forrestall: Should there be a capacity here? Should government have a capacity to require annually a confidential disclosure to, say, some agency of government the levels of the rates arrived at through confidential arrangements so that we might then act as a policeman? I can understand why you do not want to disclose. But could it be disclosed privately to an agency? We used to have the Canadian Transport Commission, which is about to come to an end and to be replaced by an agency. Under other circumstances—and I think of the railroads—they will be required to disclose confidentially the levels of their private and practical arrangements.

My concern, as you will be aware, rises out of the point-to-point arrangements for the movement of your goods. If you are into multi-modal... if you want a full price and the mover decides that he will enter into an arrangement with an inland carrier and does it on a confidential basis and has to disclose this aspect of it but having an exemption act requiring him absolutely not to disclose... On the other side, you have an anomaly that baffles me a little bit. I am wondering if there is any simple solution to it.

Mr. Wiersma: I do not think there is any simple solution to it. I would have a tendency myself to rely on the fact that when two people enter into a commercial arrangement, the commercial arrangement has to be good for both parties; otherwise it is just not going to work. So if you have a seller of services and a buyer of services who come together to make a deal over a reasonable period of time, unless the good deal is good for both the buyer and the seller, it sure is not going to be renewed. I think it will be self-policing.

Mr. Forrestall: You are suggesting this in the place of the context in which I put it, which is predatory pricing. I could go to Noranda and force CP out of business if I wanted to, very easily, and he would go along with it. He would have to. The economics would dictate it. How do we police against predatory pricing on your behalf if we cannot control one aspect of it? I am arguing against my own views, but I wonder if there is not another answer to it.

• 1615

Mr. Wiersma: I think carriers have to become disciplined in their pricing. You do see peaks and valleys sometimes, and there might be predatory pricing for a short period of time, but there was stability after a while with the U.S. experience, for example. Anyone who is running a good business knows that he cannot run at a loss very long, which is a fact other businesses also realize. Long before a government steps in to say that your pricing is not right, management will have decided that they cannot run a business this way.

Mr. G. White: I can give you an example from my own experience in Italy, which goes back a few years to when I

[Traduction]

M. Forrestall: Est-ce qu'il ne conviendrait pas de prévoir cela? Le gouvernement devrait-il pouvoir exiger que soient divulgués chaque année à un organisme gouvernemental les tarifs adoptés par contrats confidentiels, afin que nous puissions alors intervenir? Je comprends votre réticence à la divulgation, mais celle-ci pourrait-elle se faire en privé à un organisme? Nous avions la Commission canadienne des transports, qui en est à ses derniers jours et qui va être remplacée par un autre organisme. En d'autres circonstances—je pense en particulier aux chemins de fer—la divulgation confidentielle des tarifs résultant des ententes privées sera obligatoire.

Ce qui m'inquiète, vous le comprenez bien, ce sont les ententes pour l'ensemble du trajet de vos marchandises. Si vous adoptez des transports multimodaux... si vous voulez un devis et que l'expéditeur décide de passer une entente avec un transporteur canadien, conclue cette entente confidentiellement mais doive en divulguer les tarifs, mais que par ailleurs il y ait une loi qui le dispense de cette divulgation... Par ailleurs, j'y vois une anomalie qui me déconcerte et je me demande s'il est possible de trouver une solution simple à ce problème.

M. Wiersma: Une solution simple me semble hors de question. Je suis enclin à penser que lorsque deux parties concluent une entente commerciale, c'est que chacune doit y avoir son avantage, faute de quoi l'entente ne tiendra pas. Si donc un vendeur de services et un acheteur de services se concertent pour parvenir à une entente sur une certaine période, si chacun n'y trouve pas son avantage, cette entente ne sera pas renouvelée. Le contrôle s'effectuera donc de soi-même.

M. Forrestall: Vous proposez ceci dans le contexte que j'ai indiqué, à savoir les pratiques abusives de fixation des prix. Je pourrais m'adresser à Noranda et très facilement, si je le voulais, éliminer CP du marché et Noranda y consentirait parce qu'elle y serait forcée, les conditions économiques l'y obligeraient. Comment pouvons-nous contrôler les prix abusifs en votre faveur si nous avons les mains liées pour l'un des aspects de ces prix? Je me fais l'avocat du diable, mais je me demande s'il n'existe pas une autre solution.

M. Wiersma: Les transporteurs doivent exercer de la discipline dans l'établissement de leurs prix. Ceux-ci évoluent parfois en dents de scie, certes, et les prix pourront parfois pendant une brève période de temps, mais dans le cas des États-Unis, par exemple, la stabilité s'est rétablie au bout d'un certain temps. Tous ceux qui gèrent une entreprise savent bien qu'on ne peut fonctionner à perte pendant longtemps, et on n'est pas seul à le savoir. La direction d'une entreprise aura compris, bien avant l'intervention du gouvernement sur un tarif, que ce n'est pas ainsi qu'on fait marcher une affaire.

M. G. White: Je peux vous donner un exemple tiré de ma propre expérience en Italie: c'était il y a quelques

[Text]

worked within the conference system both in the U.K. and in continental Europe for a Canadian company. There were steamship companies within the conference which would accept painfully ridiculous rates just to get the business, but most of the time the conference secretariat would whip them back into line as a result of complaints from the other member lines.

Mr. Forrestall: It seems to me that it still happens after the fact, and I just find that a little regretful. I am sure that if we thought about it for a while, there might be some other answer to it.

Mr. Wiersma: We feel that confidentiality has to mean something. If you allow confidential contracts, but then you have all kinds of exposure making them transparent, you have not really improved the situation. Therefore, we probably would be reluctant to leave you with anything else other than what we said on Bill C-18 at this time.

Mr. Forrestall: Well, what you are saying here is inconsistent with the position you adopted with respect to Bill C-18. I am not being critical of that, but it does not help us as legislators to provide the best possible policy. You had no objections in Bill C-18 to confidential disclosure of your confidential rates.

Mr. Wiersma: We had asked that there be no disclosure of rates in Bill C-18, and that at a minimum they would be filed.

Mr. Forrestall: How else would you police it? Why do we put these mechanisms in place? Let us just eliminate it altogether. I do not think that would serve you yet, but I hope the day is coming when that attitude would serve you best.

It had been suggested by earlier evidence that the carriers have a tendency to give a pretty short shrift to the Shippers' Council of Canada. There is a requirement to meet and discuss these matters, but this is usually just a brief *tête à tête* which they suggest satisfies a law. The carriers are not interested in spending too much time with the designated group, simply because a designated group cannot enter into decisions. It has to be Noranda itself, not the other group.

As shippers, do you have any objections to the clarification of the clause leaving in the requirement to meet with designated groups, but defining the designated shipper so that there could be meaningful dialogue between the carrier and the shipper?

Mr. Hibbeln: Mr. Forrestall, the problem we had in all the meetings between the Canadian Shippers' Council and the carrier was that there were different interpretations of the word "meaningful". The word "meaningful" should be spelled out to mean that you have to satisfy the other party and reason with them.

[Translation]

années, et je travaillais en Grande-Bretagne et en Europe, pour le compte d'une société canadienne, dans le cadre du système des conférences maritimes. Certaines compagnies de navigation de la conférence étaient disposées, pour capter le marché, à accepter n'importe quel tarif de misère mais le secrétariat de la conférence, alerté par les réclamations des autres membres, les rappelait bien vite à l'ordre.

M. Forrestall: Mais ce ne sont jamais que des mesures de redressement après que le mal a été fait, ce qui me paraît un peu regrettable. Prévenir vaut mieux que guérir, et un peu de réflexion y suffirait peut-être.

M. Wiersma: Nous attachons beaucoup de prix au caractère confidentiel. Si vous autorisez les contrats confidentiels mais que vous levez ensuite le voile, vous n'avez pas beaucoup amélioré les choses. C'est pourquoi nous hésiterions beaucoup à vous recommander quoi que ce soit d'autre que ce que nous avons dit, à l'époque, sur le projet de loi C-18.

M. Forrestall: Ce que vous dites ne correspond pas à la position que vous aviez adoptée à l'égard du projet de loi C-18. Je ne vous critique pas, mais cela ne nous aide guère, en tant que législateurs, à élaborer une politique aussi bénéfique que possible. Vous n'aviez pas d'objection, dans le projet de loi C-18, à la divulgation confidentielle de vos tarifs secrets.

M. Wiersma: Nous avions demandé qu'il n'y ait pas de divulgation des tarifs dans le projet de loi C-18, et que ceux-ci soient tout au moins déposés.

M. Forrestall: Et comment pourrait-on autrement les contrôler? Pourquoi mettons-nous ces dispositifs en place? Supprimons tout cela. Je ne pense pas que vous vous en trouveriez mieux pour le moment, mais j'espère que le jour viendra où c'est la solution qui vous conviendra le mieux.

Certains témoins nous ont dit que les transporteurs avaient tendance à traiter sans ménagement le Conseil des expéditeurs. Certes, ils sont tenus de discuter de ces questions avec le conseil, mais cette discussion se réduit à un *tête à tête* pour la frime, histoire de se conformer à la loi. Les transporteurs ne tiennent pas à passer trop de temps avec le groupe désigné, car ce dernier ne peut prendre des décisions. Il faut que ce soit Noranda même, et non l'autre groupe.

En tant qu'expéditeur, avez-vous une objection quelconque à ce que l'article soit précisé, à ce qu'on y laisse l'obligation de concertation avec des groupes désignés, mais en donnant une définition de l'expéditeur désigné afin que la concertation entre l'expéditeur et le transporteur puisse porter des fruits?

M. Hibbeln: Monsieur Forrestall, pour toutes ces rencontres entre le Conseil et le transporteur, nous avons du mal à nous entendre sur une interprétation du mot «significatif». Il devrait être précisé, en ce sens qu'il devrait être dit que vous devez convaincre l'autre partie en raisonnant avec elle.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

I am the past chairman of the Canadian Shippers' Council, and at all the meetings we have had, the frustration was always that you met, but there was never any. . . We have had complaints about fuel surcharges, currency adjustments and so on, and there was never any piece of paper put on the table to explain why they were doing this, or why it was necessary.

We have all recognized that if commercial conditions change, there has to be an adjustment in rates, especially with certain items like fuel and so on, but one should expect that there will be a justification and not have the feeling after the so-called meaningful consultation has taken place that the. . . I do not know what other word to use, but we often felt that there was just a little bit of a rip-off that could not be justified.

Mr. Forrestall: I think you are reiterating the proposition I put to you that they give you short shrift. I do not think there is much doubt about that. How can we change that? I appreciate the carriers' point of view. Why spend a day sitting around eating muffins and drinking tea when you are there to talk business? If you cannot talk business to them, if you cannot cut a deal, it is nice to meet and renew old acquaintances from various parts of the country, or something like that, but that is not business. How do we make it easier for the conferences to deal directly with people who can cut a deal and make. . . ?

Mr. Hibbeln: By some medium of arbitration, simple arbitration, not a very lengthy theory on the section 23, or whatever it is, but some means of arbitration, binding arbitration.

Mr. Forrestall: We can require them to meet with you, but we cannot require you to enter into a deal with them, or them to enter into a deal with you as a council, as an umbrella group. If you meet with the carriers as part of the shipping council, and you go outside the door and have to deal with our conference friend, that is fine. That is what he is there for; he wants to do business.

I do not think the charge is fair on your part, but on the other hand I understand the frustration that you have with respect to it, and if there were some way of amending it to continue the requirement to meet and have meaningful dialogue and conversation, but at the same time to get them to. . .

The Chairman: Mr. Forrestall, Mr. Reid wants to ask a question and there are less than 10 minutes left for discussion. Mr. Reid.

Mr. Reid: Since you represent the Manufacturer's Association, I am assuming you represent both big and smaller shippers. I heard the comment made that one must deal with conference carriers because there are otherwise not enough bottoms to look after the capacity of the business.

Je suis l'ancien président du Conseil canadien des expéditeurs, et à toutes les réunions que nous avons tenues, nous avions un sentiment de frustration parce que la réunion avait bel et bien lieu, mais vous n'aviez jamais. . . Il y a eu des réclamations sur les surcharges de carburant, des rajustements de devises, etc, mais jamais il n'y a eu des documents expliquant pourquoi ces mesures étaient prises ou pourquoi elles étaient nécessaires.

Nous convenons tous que si la conjoncture change, il faut que les tarifs soient rajustés en conséquence, en particulier sur certains articles comme les carburants et autres, mais on est en droit d'attendre une justification et non d'être placé devant un fait accompli lors d'une réunion dite significative. . . Je ne sais comment m'exprimer autrement, mais nous avons souvent eu l'impression que nous nous faisons voler sans justification.

M. Forrestall: Vous répétez là ce que je disais tout à l'heure, à savoir qu'on vous traite sans ménagement, et cela ne fait guère de doute. Qu'y faire? Je me mettrais bien à la place des transporteurs. A quoi bon passer une journée à siroter son thé en parlant de la pluie et du beau temps, alors qu'on était venu pour parler affaires? C'est bien agréable de se rencontrer entre vieilles connaissances mais si l'on ne peut conclure une affaire, s'il n'y a pas de pourparlers, c'est du temps perdu. Comment permettre aux conférences de traiter plus directement avec les gens qui peuvent conclure une affaire et. . . ?

M. Hibbeln: Par arbitrage, par simple arbitrage, en prévoyant une brève clause à l'article 23 ou ailleurs, mais au moyen d'un arbitrage.

M. Forrestall: Nous pouvons exiger la convocation d'une réunion, mais nous ne pouvons exiger de vous d'entrer en pourparlers avec eux, ni d'eux d'entrer en pourparlers avec vous en tant que Conseil, et tant que groupe d'encadrement. Si vous vous réunissez avec les transporteurs sous les auspices du Conseil et si vous traitez ensuite avec un membre des conférences, c'est parfait, car c'est pour cela qu'il est venu: il veut conclure une affaire.

Je ne crois que votre plainte soit justifiée, mais par ailleurs je comprends votre frustration et s'il y avait moyen de modifier la loi en maintenant l'exigence de tenir une réunion et d'avoir un dialogue significatif tout en les obligeant en même temps de. . .

Le président: Monsieur Forrestall, M. Reid veut poser une question et il reste moins de 10 minutes pour la discussion. Monsieur Reid.

M. Reid: Puisque vous représentez l'Association des fabricants du Canada, je suppose que vous représentez à la fois les petits et les gros expéditeurs. J'ai entendu dire qu'il faut traiter avec les transporteurs des conférences, car autrement il n'y a pas suffisamment d'espace de chargement pour transporter les marchandises.

[Text]

What I want to do is try to explore with you and find out what difficulties a small manufacturer has in getting his product to the market. First, why are there not more independent carriers? If I had the funds, would there be any difficulty finding cargos to carry from here to a foreign port? If I got to that foreign port, would I face some difficulties there on the unloading and whatever you call it—longshoremen operations—as an independent carrier? What can you tell me about the entry provisions of an independent contractor carrying your goods to market?

Mr. G. White: Anybody is entitled to get into virtually any foreign trade. All you have to do is go to your bank, borrow the money, and charter a ship. You will then have to appoint agents at the ports you wish to serve and solicit business.

Mr. Reid: I have been told that the rates or the agreement or the contract you as a shipper might be able to make with me, even as an independent carrier, would be posted. First, can you have a confidential rate with me? Would that confidential rate include such things as what is referred to as a loyalty contract? Will you tie me up if I go to you as a shipper?

• 1625

Mr. G. White: No, certainly not.

Mr. Reid: Are the rates confidential?

Mr. G. White: They can be.

Mr. Reid: I understood you to say there is no problem then at the other end in the market-delivery location.

Mr. G. White: If you are going to set up as an independent operator in any trade with your ship, the level of your success and the level of difficulty for me as a shipper getting my goods to their final destination. . . I am going to depend entirely upon your expertise and how much work you have done to set up that pipeline to carry the goods. In other words, yes, there are many trades that have done and do now and will continue to attract, if you like, the marginal carrier. Many of these non-conference operators, on the other hand, provide an excellent service.

Mr. Reid: I want you to assume that I am an independent carrier who can give you an excellent service, and presumably an excellent rate. Do shippers themselves add to this problem? In other words, are they part of the problem, in that they prefer conference carriers because of what you call stability of operation and reliability, as it were, and do not tend to go to an independent carrier?

Mr. G. White: I think there is some merit to that argument. For example, if I were shipping high-value electrical goods I would want to make sure they got the possible care they could get, and if the value of my

[Translation]

Je voudrais examiner avec vous les difficultés rencontrées par un petit fabricant pour acheminer ses marchandises. En premier lieu, pourquoi n'existe-t-il pas davantage de transporteurs indépendants? Si j'avais les capitaux nécessaires, est-ce que j'aurais des difficultés à trouver des marchandises à transporter d'ici à destination d'un port étranger. Une fois arrivé là-bas, est-ce que j'aurais des difficultés, en tant que transporteur indépendant, à décharger et à faire faire les formalités de débarquement? Quelles sont les formalités d'entrée à remplir par un transporteur indépendant qui achemine vos marchandises vers un marché?

M. G. White: Le transport de marchandises à l'étranger est, dans presque tous les cas, ouvert à chacun. Il vous suffit d'emprunter l'argent à votre banque et d'affréter un navire. Vous aurez ensuite à nommer des courtiers dans les ports que vous voulez desservir et à proposer vos services.

M. Reid: On m'a dit que les tarifs, l'entente ou le contrat que vous, l'expéditeur, êtes disposé à passer avec moi, transporteur indépendant, seraient affichés. Est-ce que vous pourriez me fixer un tarif confidentiel? Ce dernier pourrait-il comprendre ce qu'on appelle un contrat d'exclusivité? Serais-je obligé de prendre un engagement envers vous si je m'adresse à vous en tant qu'expéditeur?

M. G. White: Non, certainement pas.

M. Reid: Est-ce que les tarifs sont confidentiels?

M. G. White: C'est parfois le cas.

M. Reid: Vous disiez tout à l'heure qu'il n'y a pas de difficultés à l'autre extrémité, au lieu de livraison.

M. G. White: Si vous montez une entreprise, de transporteur indépendant avec votre bateau, votre succès et la difficulté pour moi, en tant qu'expéditeur, de faire parvenir mes marchandises à leur destination définitive. . . Je vais dépendre entièrement de votre habileté d'homme d'affaires et du travail que vous avez fait pour l'acheminement de ces marchandises. Autrement dit, il y a effectivement de nombreuses lignes qui ont attiré et continueront d'attirer le transporteur marginal, mais un grand nombre de ces exploitants qui ne sont pas membres d'une conférence assurent, par ailleurs, un excellent service.

M. Reid: Supposez donc que je sois un transporteur indépendant capable de vous fournir un excellent service à un prix très avantageux. Est-ce que les expéditeurs eux-mêmes compliquent le problème? Autrement dit, est-ce qu'ils poussent à la roue en ce sens qu'ils préfèrent les transporteurs des conférences pour ce que vous appelez leur stabilité et leur fiabilité et tendent à éviter les transporteurs indépendants?

M. G. White: Vous n'avez pas complètement tort. C'est ainsi que si je voulais expédier du matériel électrique de grande valeur, je m'adresserais à quelqu'un qui prendrait les précautions nécessaires et si la valeur de mon

[Texte]

container is worth \$500,000, I really would not be too worried as to whether the freight bill was \$4,000 or \$4,500. Now, if I am shipping widgets with a container load that costs \$2.50, I am going to be pretty picky about your prices.

Mr. Reid: We heard this morning that the big shipper can look after himself, but that the small shipper might find himself in some difficulty, particularly if this bill goes through as is. Do you agree with that general premise?

Mr. G. White: No, I do not. Most of our members are small companies. Not only that, I think you have to remember there are lot of very large companies in Canada which have very small export business. Many of the small companies have the ability now to go to freight forwarders. The recent statistics I have seen show that some 20% of Canadian manufactured exports are organized by freight forwarders. These freight forwarders, under this new legislation, would have the ability to contract with an independent carrier and so gain economies of scale for all their small customers.

Mr. Reid: A further concern—I heard Mr. Forrestall say it is a judgment decision we all have to make with respect to this piece of legislation. It has been said that you the shipper might have a short-term gain in rates, but maybe some long-term problems. I was going to say pain, but... The problem, we are told, is that with the passage of the bill you can expect to see a rationalization which will reduce the number of carriers, who may not be in a position to deliver your goods as readily as they have in the past.

Mr. Hibbeln: I would like to make an additional comment. We at the Canadian Shippers' Council have quite a number of letters on file. With the present system, or the present exemption act, the complaints... [Inaudible—Editor]... small shippers that the conferences really do not give a hoot about their interests, that the conference tends to look after the bigger shipper more, and not the smaller shipper. So this concern about whether the small shipper might suffer under the new legislation, under this proposed legislation, I do not think there is... They were suffering under the old legislation, so I do not see how they will not suffer more under the new.

• 1630

Mr. Reid: Is there a further comment?

Mr. Wiersma: Yes. At our CMA office, I get frequent calls about trying to export shipments from small manufacturers. With this new system, it is my belief there is an inducement for the small shipper to deal directly perhaps with a certain carrier he knows. He knows a little bit about where they like to ship and their strengths in terms of their trade lines. With independent action, he may be able to arrange even a confidential contract and get some competitive rate he needs. At present, the whole

[Traduction]

conteneur était de 500,000\$, il m'importerait relativement peu de payer 4,000\$ ou 4,500\$ en facture de transport. En revanche, si j'expédie des gadgets qui coûtent 2,50\$ par conteneur, je vais certainement ergoter sur vos tarifs.

M. Reid: On nous a dit ce matin que le gros expéditeur se maintiendra toujours à flot, mais que le petit risque de faire naufrage, en particulier si le projet de loi est adopté tel quel. Est-ce que vous êtes d'accord?

M. G. White: Non, certainement pas. La plupart de nos membres sont de petites sociétés. N'oubliez pas non plus qu'un grand nombre de grosses sociétés canadiennes ont de très petits chiffres d'exportation. Un grand nombre de petites sociétés peuvent maintenant s'adresser aux transitaires. Après les dernières statistiques que j'ai vues, environ 20 p. 100 des exportations de produits canadiens se font par transitaires. Ces derniers, d'après la nouvelle loi, pourraient passer un contrat avec un transporteur indépendant et réaliser ainsi des économies d'échelle pour tous leurs petits clients.

M. Reid: Autre question—M. Forrestall disait tout à l'heure que c'est un jugement de valeur que nous devons tous porter sur ce projet de loi. On nous a dit que vous, l'expéditeur, seriez peut-être gagnant, à court terme, sur les tarifs mais qu'à long terme, vous auriez des difficultés. J'allais dire: rira bien qui rira le dernier, mais... La difficulté, nous dit-on, c'est qu'avec l'adoption de ce projet de loi, on assistera à une réduction du nombre des transporteurs et ceux qui resteront en place ne pourront alors plus livrer vos marchandises aussi rapidement que cela se faisait autrefois.

M. Hibbeln: Je voudrais faire une observation sur ce point. Au Conseil, nous avons reçu un grand nombre de lettres. Avec le système actuel, ou la loi dérogatoire actuelle, les réclamations... [Inaudible—Éditeur] des petits expéditeurs selon lesquels les conférences se moquent éperdument de leurs intérêts et les gros expéditeurs les intéressent davantage que les petits. Je ne pense donc pas que le petit expéditeur risque de pâtir de ce projet de loi... L'ancienne loi ne les avantageait pas, la nouvelle loi les avantagera encore moins.

M. Reid: Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Wiersma: Oui, l'ACF reçoit de fréquents appels pour l'exportation d'envois de petits fabricants. Avec ce nouveau système, je suis persuadé que le petit expéditeur aura intérêt à traiter directement avec un transporteur qu'il connaît déjà et dont il sait en quoi et sur quels parcours il se spécialise. En procédant indépendamment, il peut peut-être même parvenir à conclure un contrat confidentiel et à obtenir un tarif compétitif. À l'heure actuelle, c'est toute la conférence qui doit accepter ce tarif.

[Text]

conference has to accept that rate. I feel there is an opportunity for the small shipper to benefit from this system.

Mr. Reid: Do you see, as some people have said, that there will be an increase in the container trade business? Will there be an increase in the number of independents and possibly a freer exchange? Having an interest in the inland waterways of this country, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Authority, do you see any potential for increased container use of traffic in the St. Lawrence Seaway where that ocean-going vessel can come into the heart of a continent?

Mr. G. White: I will try to answer your questions in order. I believe the proposed legislation should increase Canadian exports, particularly the exports in containers. I do not think it will necessarily encourage more independent operators into the trade, but there is no reason why it should not. It is certainly not detrimental to them. As far as increasing the general cargo shipments through Canadian inland ports is concerned, my guess is that the effect would be minimal, but if anything, positive.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: On behalf of the committee, I thank the representatives of the Canadian Manufacturers' Association. We appreciate the way you prepared your brief. It is evident you have an interest in that particular field. Your answers to specific questions have been well received. Thank you very much.

Mr. G. White: Thank you, Mr. Chairman. It has been a pleasure to appear before you. If there are any further questions, we would be pleased to address them in writing.

The Chairman: Thank you very much.

We are behind by 15 minutes. We would like to hear the two new witnesses before closing the session. We have the pleasure of having Mr. Frame from the Eastern Canada Caribbean Rate Association. I will let Mr. Frame introduce himself and Mr. Pomkowski. If you are ready, we will hear your statement.

Mr. Russell Frame (Agent, Eastern Canada Caribbean Rate Association): Thank you, Mr. Chairman. As an introduction, I am Russell Frame. I am the director of marketing for Redburn Inc., agents for the Shipping Corporation of Trinidad and Tobago, who serve the Caribbean. Mr. Pomkoski is accompanying me. He already represented another conference. I am sort of a last-minuter. He is going to help me with some questions I may not be familiar with.

[Translation]

Je pense que le petit expéditeur risque même de bénéficier de ce système.

M. Reid: Pensez-vous, comme l'ont dit certains, qu'il y aura une augmentation du transport par conteneur? Est-ce que vous envisagez la possibilité d'une augmentation du nombre des transporteurs indépendants et donc d'une libéralisation du commerce? Vous qui avez un intérêt dans la navigation fluviale de notre pays, l'administration de la voie maritime du St-Laurent et des Grands lacs, voyez-vous une perspective d'augmenter le transport des conteneurs sur la voie maritime du St-Laurent du fait que les long-courriers peuvent pénétrer au coeur d'un continent?

M. G. White: Je vais essayer de répondre à vos questions l'une après l'autre. Je pense que le projet de loi devrait avoir pour effet une augmentation des exportations canadiennes, en particulier par conteneurs. Le projet de loi n'ouvrira pas nécessairement la porte à un plus grand nombre de transporteurs indépendants, mais par ailleurs il ne constituera non plus un obstacle et ne leur causera certainement aucun préjudice. Quant à l'augmentation du volume de marchandises passant par les ports intérieurs canadiens, l'effet du projet de loi sera minime à mon avis, mais il devrait plutôt être bénéfique.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Au nom du Comité, je remercie les représentants de l'Association des manufacturiers du Canada. Nous vous remercions du soin apporté à votre mémoire, qui montre bien combien la question vous intéresse. Les réponses que vous nous avez données étaient également forts pertinentes et nous vous en remercions.

M. G. White: Merci, monsieur le président. C'était un grand plaisir pour nous de comparaître devant vous. Si vous avez d'autres questions à nous poser, nous nous empresserons d'y répondre par écrit.

Le président: Merci beaucoup.

Nous avons pris un quart d'heure de retard et avant de lever la séance, nous voudrions entendre les deux nouveaux témoins. Nous avons le plaisir de recevoir aujourd'hui parmi nous M. Frame de la *Eastern Canada Caribbean Rate Association*, qui va se présenter et présenter M. Pomkowski. Nous vous écoutons, messieurs.

M. Russell Frame (agent, Eastern Canada Caribbean Rate Association): Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi de me présenter: je m'appelle Russell Frame. Je suis directeur du marketing chez *Redburn Inc.*, courtier maritime pour la *Shipping Corporation of Trinidad and Tobago* qui dessert les Antilles. Je suis accompagné de M. Pomkoski, qui représentait déjà une autre conférence. C'est à l'improvvisé que j'ai été choisi pour venir, et M. Pomkoski m'aidera à répondre à certaines questions que je ne connais peut-être pas très bien.

[Texte]

[Traduction]

• 1635

I have prepared a brief, which you gentlemen have and which I would like to read. I would be pleased to field any questions after it. Thank you.

Our offices are situated in Montreal, Toronto, and Halifax. My experience consists of 26 years in the steamship industry, most of it spent with Saguenay Shipping Limited who served the Caribbean for over 50 years. Three years ago I joined Redburn Inc., a liner agency representing numerous ocean carriers serving over 20 countries world-wide.

I welcome the opportunity to appear before this committee to express my concerns about the context of Bill C-21. If this bill is passed without due consideration of the possible ramifications, it is my opinion that we, in Canada, will probably experience many adverse effects. In particular, quality and reliability of service and stability of rates will be in jeopardy. Scott Line, a member of the Eastern Canada Caribbean Rate Association, is wholly owned by the Government of Trinidad, serving the countries of Haiti and Trinidad from Halifax, New York, and Miami. They have been in existence since 1980 and are committed to supporting the Canadian trade.

The ECCRA is comprised of three member lines, all participating in the highly competitive trade between Canadian and U.S. port and the Caribbean. Presently, the scope of this conference is restricted to refrigerator cargoes. However, an expansion to dry cargoes is being contemplated.

I feel the role of the conference system as a whole will be greatly diminished, if not abolished, should certain conditions of Bill C-21 be enforced. Service contracts are just another means to discount rates for certain shippers, with a result that rate stability and equity overall are eventually undermined. Without conference influence to regulate service contracts with individual shippers, serious economic conditions such as diminished services, possible reduction of competition, and difficulty for the smaller exporter could result. This proposed section will probably lead to the downfall of the conference system along with the benefits generally and historically derived from them. While there might be short-term gain, it will probably disintegrate into long-term loss for both exporters and the ocean carriers. Therefore, in my opinion, if allowed at all, service contracts should only be permitted on a conference-wide basis agreed upon by all members.

Independent action in terms of rates should be regulated by conferences. Otherwise, a minimum notification period of 30 days should be in the act to allow sufficient time to all parties concerned to negotiate similar agreements.

Predatory pricing should not be confused with sound business economics. If not clearly defined, competitive

J'ai préparé un mémoire qui vous a été distribué et dont j'aimerais vous donner lecture, après quoi je répondrai à vos questions. Je vous remercie.

Nos bureaux sont situés à Montréal, à Toronto et à Halifax. J'ai 26 ans d'expérience du transport maritime, dont le plus grand nombre passé avec la *Saguenay Shipping Limited* qui dessert les Antilles depuis plus d'un demi-siècle. Il y a trois ans j'ai été engagé par *Redburn Inc.*, compagnie de navigation qui représente de nombreux transporteurs maritimes desservant plus d'une vingtaine de pays du monde entier.

Je suis heureux de comparaître devant ce Comité pour vous exposer les craintes que suscite le projet de loi C-21. Si ce projet de loi est adopté sans tenir compte de ses incidences éventuelles, je pense que le Canada va avoir lieu de s'en repentir. Ce sont en particulier la qualité et la fiabilité des services ainsi que la stabilité des tarifs qui vont être compromises. *Scott Line*, membre de la *Eastern Canada Caribbean Rate Association*, est une filiale en propriété exclusive du gouvernement de Trinidad et dessert, à partir de Halifax, New York et Miami, des pays comme Haiti et Trinidad. Cette société a été fondée en 1980 et est axée sur le commerce canadien.

Notre association est constituée de trois compagnies de navigation qui toutes font du commerce, sur un terrain très concurrentiel, entre les ports canadiens et américains et les Antilles. A l'heure actuelle, nous nous limitons au transport de cargaisons frigorifiées, mais nous comptons étendre nos activités aux cargaisons sèches.

Dans son ensemble, le rôle du système des conférences sera considérablement tronqué, voire réduit à néant, si certaines clauses du projet de loi C-21 sont appliquées. Les contrats d'exclusivité limitée constituent simplement un moyen d'accorder une remise sur les tarifs à certains expéditeurs, ce qui compromettra la stabilité des tarifs et, en dernière analyse, l'équité du système. Si les conférences ne peuvent plus exercer d'influence sur les contrats d'exclusivité limitée avec les expéditeurs individuels, il en résultera une diminution des services, une compression éventuelle de la concurrence et des difficultés pour le petit exportateur. Ce projet d'article ébranlera probablement les fondements du système des conférences et fera disparaître les avantages qui en avaient découlé, d'une façon générale. On y gagnera peut-être dans l'immédiat, mais à la longue les exportateurs et les transporteurs maritimes ne pourront qu'y perdre. C'est pourquoi les contrats d'exclusivité limitée, à supposer qu'ils soient autorisés, ne devraient l'être que pour tous les membres d'une conférence et avec leur accord.

Les mesures distinctes en matière de tarifs devraient être réglementées par les conférences. A défaut, il conviendrait de prévoir un préavis de 30 jours au minimum, afin de permettre à toutes les parties concernées de conclure des ententes semblables.

Il convient de ne pas confondre les pratiques abusives en matière de fixation des prix alors qu'une pratique

[Text]

pricing can be generalized as predatory. However, to prohibit it altogether would prevent competition, not protect it.

On the sunset clause, if this section is invoked I feel it would create more uncertainty on behalf of the ocean carriers to the extent that future investment may be delayed or non-existent because of the short time period proposed by Bill C-21.

To emphasize the various arguments mentioned earlier in this brief, I would like to point out the following with regard to the Caribbean trade. In late 1982, the Eastern Canada Caribbean Freight Association was formed with seven member lines: Concord Lines, Scott Line, Sea-Land Services, Navieras de Puerto Rico, Tropical Shipping, Saguenay Shipping and Box Caribbean Line. During the same period, five non-conference lines were also serving the same area, bringing it to a total of 12 lines servicing the Caribbean.

The rate structure at this time was conducive to all lines enjoying mutual benefits financially. At the same time, Canadian exporters were enjoying frequent and reliable service because eight of the twelve lines called directly at Canadian ports and at a reasonable rate.

August 1985 brought along the demise of the ECCFA. Since that time, six lines have either gone out of business or withdrawn from the areas previously served. There are now only six lines serving the Caribbean from Canadian and U.S. ports, drastically reducing the quality of service to Canadian exports, and only three of those lines now call directly at Canadian ports.

• 1640

The demise of the conference and some of the carriers has not only affected the service aspect, but has also basically created rate wars among the rest of the carriers to the extent that ocean rates have dropped in the last year and a half by almost 50% in some instances. In the short term this may benefit exporters, but in the long term it can only lead to further bankruptcies or withdrawals of lines, which will again dramatically affect Canadian shippers in terms of service and vessel availability.

In closing, I would like to emphasize the importance of amending various sections of Bill C-21 to allow the continued development and expansion of our overseas trades and the continued growth of our Canadian ports. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Frame.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Thank you for your presentation. As a matter of curiosity, could you expand

[Translation]

commerciale normale est saine. Faute d'une définition précise, toute fixation de prix concurrentielle peut être considérée comme abusive, mais son interdiction, loin de protéger la concurrence, ne pourrait que la faire disparaître.

En ce qui concerne la disposition de temporisation, cet article, s'il est invoqué, ne ferait qu'augmenter l'incertitude des transporteurs maritimes au point de les faire retarder leurs investissements ou y renoncer en raison du court délai proposé par le projet de loi C-21.

Je voudrais illustrer ces arguments en attirant votre attention sur les points suivants touchant au commerce avec les Antilles. À la fin de 1982, l'*Eastern Canada Caribbean Freight Association* a été constituée avec sept compagnies membres: *Concord Lines, Scott Line, Sea-Land Services, Navieras de Puerto Rico, Tropical Shipping, Saguenay Shipping et Box Caribbean Line*. Pendant la même période, cinq compagnies non affiliées en conférence desservaient la même région des Antilles, soit un total de 12 compagnies maritimes.

La structure des tarifs était telle à l'époque, que toutes les compagnies y trouvaient leurs avantages financiers. Les exportateurs canadiens, de leur côté, avaient à leur disposition des services fréquents et réguliers parce que huit des douze compagnies mouillaient dans des ports canadiens et à un tarif raisonnable.

Août 1985 a sonné le glas de notre association car six compagnies ont soit déposé leur bilan, soit retiré leur service à des régions qu'elles desservaient jusque-là. Il n'y a aujourd'hui que six compagnies desservant la zone des Antilles depuis des ports canadiens ou américains, et trois seulement de ces compagnies font directement escale dans des ports canadiens, si bien que la qualité du service dont bénéficient nos exportations est considérablement réduite.

La disparition de la conférence, et de certains transporteurs, a non seulement affecté la qualité du service, mais également provoqué une guerre des tarifs parmi le reste des transporteurs, si bien que les tarifs maritimes ont chuté, dans certains cas, jusqu'à 50 p. 100 au cours des 18 derniers mois. Cette situation pourrait, à court terme, bénéficier aux exportateurs; mais à long terme, elle ne peut qu'entraîner des faillites ou des retraits supplémentaires de la part de compagnies de transport, si bien que les expéditeurs canadiens verront la qualité du service et la disponibilité des navires se détériorer encore davantage.

Pour conclure, je voudrais souligner l'importance des amendements nécessaires aux différents articles du projet de loi C-21, si l'on veut favoriser le maintien et l'expansion de nos échanges avec l'étranger, ainsi que la croissance des ports canadiens. Merci, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Frame.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie de votre exposé. Pourriez-vous préciser la nature des

[Texte]

on the kinds of goods you carry in refrigerated cargoes only?

Mr. Frame: Yes, we basically carry meats, frozen french fries, and a lot of produce, such as apples, which exporters ship to the Caribbean.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do they come back empty?

Mr. Frame: Yes, they do.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do they hunt for products such as fruit down there to bring back?

Mr. Frame: Canadians in general are not much for eating fruits produced in Trinidad because we have such a sufficient number up here. The Caribbean is a different trade, inasmuch as it is a one-way trade, which also accounts for some of the rate structures, because there is very little coming back.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You mention that the conference has experienced a reduction to six lines over the last five years, and only three of them actually call at Canadian ports. Perhaps you could tell us what is happening with the other three. How do they serve Canadian shippers?

Mr. Frame: Are you talking about the six lines in Canada, or are you just talking about the refrigerated conference line members?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The six in the conference, only three of which. . .

Mr. Frame: Of the six left in business, the three that call at Canadian ports are ourselves, Scott, Saguenay and Kent lines.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have actually expressed real concern about the possible reduction of competition that could result from a complete opening up of the situation.

Mr. Frame: In our reefer conference, of which Scott is a member, along with Sea-Land and Navieres, we are the small guy on the block. Therefore confidential service contracts would do us tremendous harm because we could get gobbled up very easily. less. If we are gobbled up, it affects the shippers because they then only have two lines instead of three.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Your company, Shipping Corporation of Trinidad and Tobago, does not in fact have the resources to take on an extended struggle of the sort we might face here, although it is the equivalent of our Crown corporations.

Mr. Frame: That is right, at least not the sort that Sea-Land or Navieres as world-wide lines can afford.

Mr. Robichaud: I want to thank you for your brief presentation. You said a minute ago that you would be gobbled up. Gobbled up by whom?

[Traduction]

marchandises que vous transportez dans vos cargos frigorifiques?

M. Frame: Certainement. En gros, il s'agit de viandes, de frites congelées et de toutes sortes de produits, tels que des pommes, qui sont exportées vers les Antilles.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce que ces navires reviennent à vide?

M. Frame: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce qu'ils essaient de trouver des cargaisons de retour, lorsqu'ils n't là-bas, comme des fruits par exemple?

M. Frame: En général, les Canadiens ne consomment pas beaucoup de fruits produits dans les Antilles, car nous en produisons suffisamment au pays. Les échanges avec les Antilles sont un peu particuliers, car il s'agit principalement d'un commerce dans un seul sens, ce qui explique d'ailleurs en partie les tarifs pratiqués, car les cargaisons de retour sont très limitées.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez dit qu'au cours des cinq dernières années, la conférence avait perdu six compagnies, et que trois d'entre elles seulement desservait directement des ports canadiens. Qu'en est-il des trois autres, et comment traitent-elles avec les expéditeurs canadiens?

M. Frame: Est-ce que vous parlez des six compagnies canadiennes, ou simplement des adhérents à la conférence pour le transport des produits réfrigérés?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je parle des six adhérents à la conférence, dont trois seulement. . .

M. Frame: Sur les six qui ont survécu, les trois qui desservent des ports canadiens sont: *Saguenay*, *Kent* et nous-mêmes, à savoir *Scott*.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous semblez craindre qu'une libéralisation totale n'entraîne une réduction de la concurrence. Est-ce le cas?

M. Frame: Scott est effectivement membre de la conférence des transporteurs de produits réfrigérés, avec *Sea-Land* et *Navieres*, mais nous sommes ceux qui pèsent le moins lourd. C'est pourquoi nous craignons les contrats confidentiels d'exclusivité limitée, car nous risquerions alors d'être phagocytés. A ce moment-là, les expéditeurs en seront affectés, car ils n'auront plus le choix qu'entre deux compagnies, plutôt que trois.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Votre compagnie, la *Shipping Corporation of Trinidad and Tobago*, n'a pas les moyens d'entreprendre une lutte comparable à celle qui nous attend peut-être ici, même si elle représente le pendant de nos sociétés de la Couronne.

M. Frame: C'est exact, en tout cas, pas à l'échelle de ce que sont capables d'entreprendre *Sea-Land* ou *Navieres*.

M. Robichaud: Je vous remercie de votre exposé. Vous avez dit, il y a un instant, que vous craignez d'être mangés tout crus. Mais par qui?

[Text]

Mr. Frame: If you had independent confidential service contracts, it would have a drastic effect on the small and medium-size shippers. On the other side of the coin, it would also have an effect on the smaller lines, because the bigger lines would go after the bigger shippers to sign these individual confidential contracts, so the small and medium-size shippers would be left out. Some of the lines that do not have the resources that other lines have, which 1985 has proven, will simply withdraw or whatever.

• 1645

Of the lines that were in the original conference, some of them are still in business, but they are just going to ports where they are able to make money.

Mr. Robichaud: They are independents?

Mr. Frame: They are independents.

Mr. Robichaud: They are not part of any conference?

Mr. Frame: Not this particular conference, because they do not have the equipment in order to carry refrigerated goods.

Mr. Robichaud: Do you carry bloaters from Atlantic Canada to the Caribbean? That comes from my riding.

Mr. Frame: Yes, that comes from your riding.

Mr. Robichaud: Now, if I want to ship to Haiti or wherever you ship those, I can go to your conference or I can go to independents.

Mr. Frame: That is right.

Mr. Robichaud: And there is lots of competition there?

Mr. Frame: Of the six lines that are left in Canada, you have one conference line, which is myself. They are calling at a Canadian port, I am saying, like Halifax. Are you using Halifax as an example or Saint John?

Mr. Robichaud: Yes.

Mr. Frame: We call at Halifax but of two independents, one calls at Halifax and one calls at Saint John. So I would say Maritimes shippers. . . If you were the shipper, you would have the choice of three of the six. The other three are American, and it is kind of difficult with the high cost of inland transportation for maritime shippers to get their goods down to New York or Philadelphia or wherever. But yes, you would have a fair choice—at the present time you would. Mind you, three years ago you had double that amount.

Mr. Robichaud: So the competition has been reduced by less trade being made?

Mr. Frame: No, I do not think it has to do with less trade. I think a lot of it is economics. Shippers deserve to be able to sell their goods, get their goods to market at a very reasonable cost so that their bottom line reflects same. The carriers have the same right to have some kind of a bottom line. If they deal in a marketplace long

[Translation]

M. Frame: Si l'on institue des contrats d'exclusivité limitée indépendants et confidentiels, cela affectera gravement les petits et moyens expéditeurs. D'un autre côté, les petits transporteurs aussi seront touchés, car les gros transporteurs s'efforceront alors de courir après les gros expéditeurs pour qu'ils signent ces contrats individuels et confidentiels, laissant ainsi de côté les petits et moyens expéditeurs. Comme on l'a observé en 1985, certaines lignes ne disposant pas des mêmes ressources que les autres se retirent tout simplement.

Certaines des lignes qui à l'origine faisaient partie de la conférence, sont encore actives mais elles se contentent de desservir les ports où elles peuvent gagner quelques bénéfices.

M. Robichaud: Il s'agit d'expéditeurs indépendants?

M. Frame: D'indépendants oui.

M. Robichaud: Ils ne font partie d'aucune conférence?

M. Frame: Pas de celle-là, parce qu'ils n'ont pas le matériel nécessaire pour transporter des marchandises réfrigérées.

M. Robichaud: Transportez-vous du hareng bouffi de la région de l'Atlantique du Canada jusqu'aux Caraïbes? Vous savez que ce poisson vient de ma circonscription.

M. Frame: Oui, de votre circonscription.

M. Robichaud: Si je veux expédier cette marchandise jusqu'à Haiti ou ailleurs où vous allez, je puis m'adresser à votre conférence ou aux indépendants.

M. Frame: C'est cela.

M. Robichaud: Y a-t-il beaucoup de concurrence?

M. Frame: Il reste six lignes au Canada, dont la mienne, une conférence. Or ces lignes desservent des ports canadiens comme Halifax. Est-ce que vous parliez d'Halifax comme exemple ou de Saint-Jean?

M. Robichaud: Oui.

M. Frame: Nous desservons Halifax mais sur deux indépendants l'un rallie Halifax et l'autre Saint-Jean. Je dirais donc que les expéditeurs des Maritimes. . . Si vous étiez expéditeur, vous auriez le choix de trois sur six. Les trois autres sont américains, et compte tenu du coût élevé du transport interne pour les expéditeurs maritimes, il est assez difficile pour ces derniers de faire transporter leurs marchandises jusqu'à New York ou Philadelphie. Cependant, oui, en ce moment, vous auriez un assez bon choix. Remarquez, il y a trois ans, il y avait deux fois plus de lignes.

M. Robichaud: La concurrence a donc été réduite par la diminution du commerce.

M. Frame: Non, je ne crois pas que cela ait voir avec une réduction des échanges commerciaux. Je crois qu'une très large part du problème est de nature économique. Les expéditeurs méritent de vendre leurs marchandises, de les acheminer jusqu'à un point de vente à des frais très raisonnables afin de réaliser quelques bénéfices nets. Les

[Texte]

enough that their bottom line reflects the wrong colour, they are gone. The shipper does not benefit; I mean he benefits for a little while getting the lower rates, but after a while he is stuck with whoever is left. The worst scenario could be that they are stuck with one or two lines who all of a sudden have to put up their prices and will put up their prices, knowing that they have sort of a monopoly.

Mr. Robichaud: And this has happened in the last five years, where the bottom line was just not. . .

Mr. Frame: Was just not there. That is what is causing a lot of the lines to fold.

Mr. Robichaud: And you are saying that if this bill allowed to go through like that, a lot more of this is going to happen.

Mr. Frame: I would say so. In my experience I would say so, sir, yes.

Mr. Robichaud: Now, independent action. The members of your conference will go for that if. . .?

Mr. Frame: Yes, sir. In itself, there is nothing wrong with it. If a shipper is trying to get his goods to market and he needs a lower rate than is published in the tariff, I do not see anything wrong with independent action, as long as all members are aware of it and there is enough notice to allow us to advise another small shipper who ships the same goods to get the benefit of that.

Mr. Robichaud: You recommend 30 days here, do you?

Mr. Frame: Yes, sir.

Mr. Robichaud: So that all the other members have time to—

Mr. Frame: If you have a shipper who ships bloaters down to Haiti and you approach a member line for a independent rate, in all fairness, anybody else who ships bloaters should be able to get the same benefits. It is not really fair to give one exporter the edge over the other. So therefore to allow us to notify everyone and for these people to notify their buyers that okay, maybe I can sell you the same goods cheaper, we feel 30 days is definitely a minimum because these things are not done overnight—sale contracts and everything else.

Mr. Keith Pomkoski (Conference Secretary, Eastern Canada Caribbean Rate Agreement): If you have a short period of time, what theoretically can happen is one bloater shipper could put another bloater shipper out of business. He may penetrate the market quickly and force another one out of business.

[Traduction]

transporteurs ont eux aussi le droit de réaliser certains bénéfices. S'ils oeuvrent assez longtemps dans un marché pour que leurs bénéfices accusent une nette baisse, ils sont menacés. Ils tirent certainement des profits pendant un certain temps des faibles taux, mais cela ne peut durer, et ils ne doivent compter qu'avec ce qui reste. Dans la pire éventualité, il ne leur reste qu'une ou deux lignes qui du jour au lendemain font grimper leurs prix du fait qu'elles détiennent une espèce de monopole.

M. Robichaud: Et c'est ce qui s'est passé ces cinq dernières années lorsque les bénéfices nets n'étaient pas. . .

M. Frame: Étaient inexistants. C'est pour cela que bon nombre des lignes maritimes mettent fin à leurs activités.

M. Robichaud: Et d'après vous, si nous adoptons le projet de loi tel quel, on assistera d'avantage de cas semblables.

M. Frame: Je le crois. C'est mon avis, monsieur Robichaud, oui.

M. Robichaud: Maintenant, passons aux mesures distinctes. Les membres de votre conférence seront favorables à cela si. . .

M. Frame: Oui, monsieur Robichaud. En soi, il n'y a rien de répréhensible à cela. Si un expéditeur a besoin d'un taux plus faible que celui publié dans le tarif, je ne vois rien de répréhensible à ce qu'on prenne des mesures distinctes, pourvu que tous les membres de la conférence soient au courant et qu'on les avise d'avance afin que cela nous permette de transmettre le renseignement à un autre petit expéditeur qui expédie le même genre de marchandise, afin que lui aussi en profite.

M. Robichaud: Vous recommandez donc un préavis de 30 jours, n'est-ce-pas?

M. Frame: Oui, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Afin que tous les autres membres aient le temps de. . .

M. Frame: Si un expéditeur envoie des harengs bouffis à Haiti et si vous essayez d'obtenir un taux d'indépendant auprès du membre d'une ligne, par souci de justice, tous les autres expéditeurs de harengs bouffis devraient eux aussi pouvoir obtenir les mêmes avantages. Il n'est pas vraiment juste d'accorder l'avantage à un exportateur par rapport aux autres. Nous estimons donc qu'il faut un minimum de 30 jours de préavis afin que nous puissions aviser tous nos membres et afin qu'à leur tour, ils avisent leurs acheteurs de la possibilité qu'ils puissent vendre les mêmes marchandises à des prix inférieurs car une transaction comme un contrat de vente ne se fait pas du jour au lendemain.

M. Keith Pomkoski (secrétaire de Conférence, Eastern Canada Caribbean Rate Agreement (Entente Est du Canada—Caraïbe sur les taux de frais)): Si l'on ne dispose que d'une brève période, il est possible pour un expéditeur de harengs bouffis d'acculer son concurrent à la faillite. Il pourra alors percer rapidement sur le marché et évincer tout à fait son concurrent, l'acculer à la banqueroute.

[Text]

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1650

Mr. Forrestall: This probably does not have very much to do with Bill C-21, but I am curious about the lines. I had not realized we had lost six. Are the ones that continue to operate and carry Canadian goods all U.S. ships, or are some of them British?

Mr. Frame: They are all U.S., sir. I am sorry. We and Scott are Trinidadian. Naviare is Puerto Rican, and Sea-Land is U.S.

Mr. Forrestall: Are you wholly owned by the government of Trinidad and Tobago?

Mr. Frame: Yes. Well, actually I am a Canadian agent.

Mr. Forrestall: You are the Canadian agent, yes. Concord Lines. . .

Mr. Frame: They are out of business.

Mr. Forrestall: Out of business altogether?

Mr. Frame: Yes, sir. They are one of the ones who went bankrupt after the conference broke up.

Mr. Forrestall: Were they charterers?

Mr. Frame: No, sir.

Mr. Forrestall: They owned their own ships?

Mr. Frame: Yes.

Mr. Forrestall: Were they refrigerated ships, or were they break bulk?

Mr. Frame: They were container ships. They chartered them on whatever basis they needed.

Mr. Forrestall: Naviare, in Puerto Rico—they still in operation?

Mr. Frame: Yes, Scott, Sea-Land, and Naviare are still in business, as is Tropical. Saguenay Shipping withdrew.

Mr. Forrestall: Who is Tropical?

Mr. Frame: They are a line that operate out of West Palm Beach, Florida.

Mr. Forrestall: There was some Canadian powdered milk going into the Caribbean, exiting Louisiana, or exiting Florida. Would that be Tropical business?

Mr. Frame: That would probably be.

Mr. Forrestall: Saguenay, of course we know. . .

Mr. Frame: Saguenay withdrew, and Box Caribbean are out of business.

[Translation]

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ces propos n'ont probablement pas grand chose à voir avec le projet C-21, mais je suis curieux d'en savoir un peu plus au sujet des lignes maritimes. Je ne me rendais pas compte que nous en avions perdu six. Est-ce que celles qui sont toujours en service et transportent des marchandises canadiennes utilisent seulement des navires américains ou y en a-t-il qui sont britanniques?

M. Frame: Ce sont tous des navires américains, monsieur Forrestall. Je m'excuse. Moi-même et la Scott sommes de Trinidad, la Naviare est puertoricaine et la Sea-Land est américaine.

M. Forrestall: Appartenez-vous en propriété exclusive au gouvernement de Trinidad et Tobago?

M. Frame: Oui. Eh bien, en fait, je suis un agent canadien.

M. Forrestall: Vous êtes l'agent canadien. Oui. Les lignes Concord. . .

M. Frame: Elles ne sont plus en exploitation.

M. Forrestall: Plus du tout?

M. Frame: Oui, Monsieur Forrestall: cette société est l'une de celles qui ont fait faillite après que la conférence a éclaté.

M. Forrestall: Est-ce que leurs navires étaient affrétés?

M. Frame: Non, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ils possédaient donc leurs propres navires?

M. Frame: Oui.

M. Forrestall: Est-ce qu'il s'agissait de navires réfrigérants ou répartition de gros?

M. Frame: Il s'agissait de navires à conteneurs. Ils les affrétaient selon les besoins.

M. Forrestall: Est-ce que les lignes Naviare de Puerto Rico sont toujours en exploitation?

M. Frame: Oui, les lignes Scott, Sea-Land et Naviare sont toujours en exploitation tout comme les Tropical. Quant aux lignes *Saguenay Shipping*, elles se sont retirées.

M. Forrestall: Qui sont ces lignes Tropical?

M. Frame: Il s'agit d'une société dont le siège social se trouve à West Palm Beach, en Floride.

M. Forrestall: Des chargements de lait en poudre canadien expédiés vers les Caraïbes ont passé soit par la Louisiane, soit par la Floride. Est-ce que c'est la Tropical qui s'en serait occupée?

M. Frame: Probablement.

M. Forrestall: Quant aux lignes Saguenay, bien entendu, nous savons que. . .

M. Frame: Les lignes Saguenay se sont retirées, et la *Box Caribbean* n'est plus en exploitation non plus.

[Texte]

Mr. Forrestall: What is Saguenay up to these days? I should not ask you that, I am sorry.

Mr. Frame: Yes, actually you can, because I keep up to date on it. I worked there a long time. They are actually concentrating on their more lucrative areas. They have some agreements with Venezuela and Colombia. They are a flag-line carrier, and they go to the more lucrative ports. They just found that Trinidad, one of the areas we still serve—as do Sea-Land and Navieres—is over-tonnaged and they could not make a dollar. The bottom line was not there, so they pulled out.

Mr. Forrestall: It disturbs me that we have not as yet reconciled our own capacity to move South American goods. That is a long-festering problem, which we have to deal with fairly shortly. The other one was Box, who I had never even heard of.

Mr. Pomkoski: Box Caribbean went out of business in I think it was late 1984.

Mr. Forrestall: All of these went out of business long after the energy crisis hit us in the mid-1970s. We cannot attribute it to the existing Shipping Conference Exemption Act, just sheer economics.

Mr. Pomkoski: Concord was still in business when the conference was together. Box had gone by the wayside. When the conference broke up, Concord immediately revamped their service and they started calling out of Miami. It was a further six months before they completely went out of business.

Mr. Forrestall: On the question of the sunset clause, you have suggested it is too short. What do we have, five years I think? You are suggesting. . .

Mr. Frame: I am suggesting that one be taken out altogether. Right now at Scott we charter our ships, but are thinking of buying ships or having ships built to serve the Canadian trade, because 60% of Scott's tonnage now going from North America to Trinidad comes from Canada, which is unusual. You would think it would probably be 60% U.S. and 40% Canadian, but it is the other way around.

Mr. Forrestall: It would not surprise me if it was not that way.

Mr. Frame: In thinking of future investment, five years is not very long.

[Traduction]

M. Forrestall: Que font les lignes Saguenay en ce moment? Je m'excuse, je ne devrais pas vous demander cela.

M. Frame: Au fait, vous le pouvez car j'ai continué à suivre ce qui se passait. J'y ai d'ailleurs travaillé longtemps. Quoi qu'il en soit, les lignes Saguenay en ce moment concentrent leurs activités dans les régions les plus rentables pour elles. Par exemple, elles ont signé des ententes avec le Venezuela et la Colombie. Il s'agit d'un transporteur arborant pavillon, il dessert donc les ports les plus lucratifs. Trinidad, l'un des endroits que nous desservons encore, tout comme la Sea-Land et Navieres, leur a paru trop achalandé et donc très peu rentable. Il n'y avait pas de bénéfice net à y faire et elles se sont donc retirées.

M. Forrestall: Je suis préoccupé par le fait que nous n'avons pas encore réussi à utiliser les navires dont nous disposons pour transporter les marchandises sud américaines. C'est une épine dans notre pied depuis très longtemps, et il faudra certainement régler cela bientôt. Les autres lignes sur lesquelles je voulais vous interroger sont la Box, dont je n'avais jamais entendu parlé auparavant.

M. Pomkoski: La ligne Box Caribbean s'est retirée à la fin de 1984 je crois.

M. Forrestall: Toutes ces lignes ont mis fin à leurs activités bien après la crise énergétique du milieu des années 1970. Nous ne pouvons pas attribuer cela à l'actuelle loi dérogatoire sur les conférences maritimes mais bien plutôt tout simplement à des facteurs économiques.

M. Pomkoski: La société Concord était encore en exploitation avant l'écroulement de la conférence. La Box avait déjà fait faillite. Lorsque la conférence a éclaté, la Concord a immédiatement réorganisé son service et a commencé à desservir ses clients depuis le port de Miami. C'est six mois plus tard qu'elle a vraiment fait faillite.

M. Forrestall: Au sujet de la disposition portant caducité, vous avez dit qu'à votre avis la période envisagée est trop brève. Il s'agit de cinq ans, c'est bien cela? Vous proposez quant à vous. . .

M. Frame: Je propose tout simplement que l'on supprime la disposition. A l'heure actuelle, à la société Scott, nous louons nos navires, mais nous envisageons d'en acheter ou d'en faire construire afin qu'ils effectuent le commerce canadien car 60 p. 100 des navires de la Scott qui font le trajet de l'Amérique du nord à Trinidad viennent du Canada, ce qui est assez peu habituel. On s'attendrait à ce que ces 60 p. 100 correspondent à des navires américains et que les canadiens n'aient que 40 p. 100 en partage, mais c'est le contraire.

M. Forrestall: Je ne serais pas étonné que ce soit différent.

M. Frame: Lorsqu'on songe à l'avenir et aux investissements que cela exige, cinq ans, ce n'est pas très long.

[Text]

Mr. Forrestall: It is not the life-time of your need to write down a ship.

Mr. Frame: No, sir. Not at all.

Mr. Forrestall: That should be a consideration.

Mr. Frame: It definitely should be.

Mr. Pomkoski: It is not enough time to build a ship, let alone write it off.

Mr. Forrestall: You are right. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Reid.

• 1655

Mr. Reid: I am interested in the short period between 1982 and 1985. In 1982, you tell me the conference was being... You had seven lines as members of that conference. In addition, there were five non-conference lines serving the Caribbean. We are told the benefits to the conference would be that it would give stability to the trade and it would allocate cargoes among the different lines so that not one of them would get most of it or hog it all.

Mr. Frame: No, sir, that does not happen.

Mr. Pomkoski: That is not accurate.

Mr. Reid: Then we are erroneous in our understanding about one of the benefits of the conference.

Mr. Pomkoski: This particular conference does not share cargo. It is every man for himself.

Mr. Reid: Was that conference unusual in that respect?

Mr. Pomkoski: Never.

Mr. Frame: No, sir.

Mr. Reid: During the time of the conference, a number of these members went out of business. Can you give any comparison with the number of independents that went out of business during the same time?

Mr. Frame: There were five independents, and now we are down to two. Three independents went out.

Mr. Pomkoski: Of the three independents that went out of trade, only one went out of business. Two had decided not to seek Canadian cargo on a regular basis. That is an important fact.

Mr. Reid: Would one of the problems be that you are all working for a very select part of the cargo, refrigerated cargo only?

Mr. Frame: No, sir.

Mr. Reid: With no back-haul—

Mr. Frame: With no back-haul, that is a consideration. There is no argument a reefer or a frozen cargo generates

[Translation]

M. Forrestall: Cela ne correspond pas à la durée de l'amortissement nécessaire d'un navire.

M. Frame: Non, monsieur Forrestall, loin de là.

M. Forrestall: On devrait tenir compte de cela.

M. Frame: Tout à fait.

M. Pomkoski: Ça ne suffit même pas pour construire le navire, alors inutile de penser à l'amortir.

M. Forrestall: Vous avez raison. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Reid.

M. Reid: Je m'intéresse à la courte période entre 1982 et 1985. En 1982, vous me dites que la conférence était... Vous aviez sept lignes qui étaient membres de cette conférence. En outre, cinq lignes indépendantes desservait les Caraïbes. On nous dit que l'avantage des conférences, c'est qu'elles permettent une certaine stabilité au commerce et qu'elles répartissent les marchandises entre les différentes lignes de sorte qu'aucune d'entre elles ne peut obtenir le transport de la totalité ou de la majeure partie de ces marchandises.

M. Frame: Non, monsieur, cela ne se produit pas.

M. Pomkoski: Ce n'est pas exact.

M. Reid: Nous faisons donc erreur au sujet de l'un des avantages de la conférence.

M. Pomkoski: La conférence dont il est question ne répartit pas la marchandise. C'est chacun pour soi.

M. Reid: Est-ce inhabituel?

M. Pomkoski: Pas du tout.

M. Frame: Non, monsieur.

M. Reid: Avant l'écatement de cette conférence, un certain nombre de membres ont fait faillite. Pouvez-vous nous dire de quelle façon cela se compare au nombre d'indépendants qui ont fait faillite au cours de la même période?

M. Frame: Il y avait cinq indépendants, il y en a maintenant deux. Trois indépendants ont donc abandonné la partie.

M. Pomkoski: Sur les trois indépendants qui ont abandonné la partie, un seul a fait faillite. Les deux autres ont décidé de ne pas transporter de fret canadien. Il s'agit d'un élément important.

M. Reid: Une partie du problème ne proviendrait-elle pas du fait que vous faites tous le transport d'une catégorie bien précise de fret, soit des marchandises réfrigérées seulement?

M. Frame: Non, monsieur.

M. Reid: Sans transport de retour...

M. Frame: Sans transport de retour, c'est un élément dont il faut tenir compte. Il ne fait aucun doute que ce

[Texte]

more revenue for the lines than anything else. In the case of the seven-member lines, only three or four had reefer capabilities anyway.

With the Caribbean trade, looking at the area, with the population and the amount of tonnage which goes there, even when we had the 12 lines it was definitely over-tonnaged. Because of the conference, the stability involved, and because everybody was working under the same premise, to play the game fair, everybody sort of got a share. It kept them relatively happy, along with the reefer cargo.

Mr. Reid: Do you represent carriers?

Mr. Frame: Yes, sir.

Mr. Reid: Do I understand you are recommending to this committee that if we support conferences all things will be well and healthy thereafter?

Mr. Frame: I think they have a better chance. In reality, nothing is ever perfect. However, with the conference concept, I think we will do a lot better. Our line has learned from experience that no longer belonging to a conference has cost us on our bottom line. Having worked for Saguenay for 20-some-odd years, I also learned what it was like for a line to be a monopoly. At one time, Saguenay was a monopoly to the Caribbean. Basically, they told shippers that if they wanted to ship something to the Caribbean, they paid their price or else.

I am just saying if a group of people get together, discuss and listen to shippers who approach them looking to be able to get into various markets, it is much better to have a round discussion than to go on these confidential service contracts. As far as I am concerned, that would murder the trade.

Mr. Pomkoski: Incidentally, we did a study in August of 1985, just before the demise of the conference, which showed that 90% of all bona fide rate requests that came into my office were granted to the shippers.

Mr. Reid: That is why I am against monopolies.

Mr. Pomkoski: In a true sense, we are not a monopoly; this is what I am trying to say. As I mentioned on Thursday, Hydro-Québec and Bell Telephone are monopolies. A conference is not a monopoly when all each line has done is set a price. Each line can do what it wants as far as going after cargo. If I was a line and I was a member in a conference with Mr. Frame here, I could go right after his cargo any time I wanted to. And if I was a better salesman than Mr. Frame, perhaps I could get it.

• 1700

Mr. Reid: But there is more than one line serving the Caribbean now? I understand there are no restrictions on the formation of a conference. Since 1985, only a year and

[Traduction]

sont les marchandises réfrigérées ou congelées qui rapportent le plus aux lignes. Dans le cas des lignes de sept membres, seulement trois ou quatre pouvaient transporter des marchandises réfrigérées.

En ce qui concerne le commerce avec les Caraïbes, étant donné la population et la quantité de marchandises qui y est expédiée, même lorsque nous avions les 12 lignes, il y avait surcapacité du tonnage. Grâce à la stabilité qu'apporte la conférence et étant donné que chaque ligne devait respecter les mêmes règles, elles ont toutes obtenu une part, de sorte qu'elles étaient relativement satisfaites, y compris celles qui transportaient des marchandises réfrigérées.

M. Reid: Représentez-vous des transporteurs?

M. Frame: Oui, monsieur.

M. Reid: Pensez-vous vraiment que si notre Comité appuie les conférences, tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes?

M. Frame: Je crois qu'elles auront de meilleures chances. En réalité, rien n'est jamais parfait. Cependant, avec les conférences, je crois que nous pouvons faire beaucoup mieux. Nous savons d'expérience que le fait de ne pas appartenir à une conférence peut coûter très cher. Ayant travaillé pour Saguenay pendant à peu près 20 ans, j'ai également appris ce que c'était pour une ligne d'avoir le monopole. A une certaine époque, Saguenay avait le monopole des Caraïbes. Essentiellement, elles disaient aux expéditeurs que s'ils voulaient expédier quoi que ce soit vers les Caraïbes, ils devaient accepter de payer leur prix.

Je dis simplement que si un groupe de transporteurs s'unit pour discuter et écouter les expéditeurs qui veulent atteindre divers marchés, il est beaucoup plus préférable d'en discuter tout ensemble que d'avoir des contrats confidentiels d'exclusivité limitée. A mon avis, cela serait fatal pour le commerce.

M. Pomkoski: A propos, en août 1985, juste avant le démantèlement de la conférence, nous avons effectué une étude selon laquelle dans 90 p. 100 des cas, mon bureau accordait aux expéditeurs les taux véritables qu'ils avaient demandés.

M. Reid: C'est pourquoi je suis contre les monopoles.

M. Pomkoski: En réalité, nous n'avons pas le monopole; c'est ce que j'essaie de dire. Comme je l'ai dit jeudi, Hydro-Québec, et Bell Téléphone ont le monopole dans leur secteur. On ne peut pas dire qu'une conférence détient le monopole si chaque ligne fixe son prix. Les lignes sont libres de faire ce qu'elles veulent pour ce qui est d'aller chercher la marchandise. Si j'avais une compagnie et que j'étais membre de la même conférence que M. Frame, je pourrais chercher à lui voler sa cargaison n'importe quand. Et si j'étais meilleur vendeur que lui, j'y réussisrais peut-être.

M. Reid: Mais il y a bien plus d'une compagnie qui dessert les Antilles? Je crois savoir qu'aucune restriction n'est imposée à la création d'une conférence. Pourquoi

[Text]

a half, why have you not formed a conference, with these benefits you say are so evident?

Mr. Frame: I am going to answer this because I represent Scott, which actually now belongs to a partial conference, as I explained, on the reefer cargo side. We are contemplating, along with numerous other lines, actually getting back into a conference. At the time when the other conference broke up there, was a bit of panic and some lines went out of business. The other lines thought they might pick up the gravy, but things have not worked out that way. We now feel there is probably a heck of a lot better reason to belong to one than not to.

Mr. Reid: Control and security.

Mr. Forrestall: One of the reasons you have to get back into it is that you are competing with a shifting trade. If you cannot give me service and I am in downtown Bridgetown, I will go to the U.K. and buy that which I am buying somewhere. . . beginning to develop in terms of Canadian sales. So you have to get back into that.

Mr. Frame: Well, it is not so much the—

Mr. Forrestall: You do not lose the shipper here. The buyer—

Mr. Frame: Well, you have the buyer as well—

Mr. Forrestall: —changes his buying pattern. He goes somewhere else. That is an anomaly, I admit, but—

Mr. Frame: Well, I [*Inaudible—Editor*] as well, yes.

Mr. Forrestall: But that is the nature and the peculiarity of the Caribbean. If you put it all together, there are still fewer people than there are in Montreal, served by. . . who knows, 100 ships sail in and out of the Caribbean from all over the world. They may get some of the best service in the world.

Mr. Pomkoski: You see, the other thing about the Caribbean trade which is unique, as Russ mentioned before, is that it is one-way trade. But at the same time, you have governments. . . and we are not trying to pinpoint it, but one of the contributing factors to the rate levels is that the port of Trinidad had a commission in late 1984, and in 1985 they increased the port charges by 600%. It was just put on us and that was it. You pay it or you do not bring your ships in.

We announced a surcharge—I forget the level at that time—and we put a trade paper, and naturally were asked by the Canadian Shippers' Council what this was all about, and why, and here is another case of this and that. We did send them off the exact copies of exactly what we got from the port authorities and said: You tell us how to deal with it. We have tried. We cannot get anywhere with

[Translation]

n'avez-vous pas créé de conférence depuis 1985, depuis un an et demi, étant donné tous les avantages dont vous parlez?

M. Frame: Je vais répondre à cette question car je représente la Scott, qui, comme je l'ai déjà expliqué, fait maintenant partie d'une conférence partielle de transporteurs de cargo réfrigéré. Ma compagnie, ainsi que beaucoup d'autres, envisagent de constituer une conférence à nouveau. Le démantèlement de la dernière conférence a créé une sorte de panique, et certaines compagnies ont fait faillite. Les autres compagnies espéraient pouvoir profiter de la déconfiture de ces dernières, mais les choses ne se sont pas passées ainsi. Maintenant, nous estimons qu'il y a beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients à appartenir à une conférence.

M. Reid: Pour le contrôle et la sécurité.

M. Forrestall: Une des raisons pour lesquelles vous devriez réintégrer une conférence est que vous faites concurrence dans un secteur changeant. Si je me trouve au centre-ville de Bridgetown et que vous ne pouvez pas m'offrir vos services, je vais tout simplement aller au Royaume-Uni pour me procurer ce que j'achète quelque part au. . . le marché canadien qui commençait à se former. C'est pour cela qu'il faut revenir aux conférences.

M. Frame: Bien, ce n'est pas tellement le. . .

M. Forrestall: On ne perd pas l'expéditeur. L'acheteur. . .

M. Frame: Il y a aussi l'acheteur. . .

M. Forrestall: . . . modifie son système d'achat en allant ailleurs. C'est étrange, je le reconnais, mais. . .

M. Frame: Eh bien, je [*Inaudible—Éditeur*] aussi, oui.

M. Forrestall: De là la particularité des Antilles. Tout compte fait, on y trouve encore moins de gens qu'à Montréal, qui sont desservis par. . . qui sait, une centaine de navires partout au monde sillonnent constamment les Antilles. Peut-être ces gens reçoivent-ils le meilleur service au monde.

M. Pomkoski: Voyez-vous, comme Russ le mentionnait tout à l'heure, une autre particularité du commerce dans les Antilles est le fait qu'il est unidirectionnel. Cependant, les gouvernements. . . ne chercheront pas à attribuer le blâme à quelqu'un en particulier, mais un des facteurs contribuant à la hausse des tarifs est que le port de Trinité a créé une commission vers la fin de 1984 et, en 1985, les tarifs portuaires ont augmenté de 600 p. 100. Les tarifs nous ont été imposés et nous n'avions pas voix au chapitre. Il fallait payer ou ne plus fréquenter le port.

A notre tour, nous avons annoncé l'imposition d'une surtaxe—je ne me souviens plus du niveau à l'époque—et nous avons pris des mesures de représailles. Naturellement, le *Canadian Shippers' Council* nous a demandé des explications. Nous lui avons envoyé des copies de tout ce que nous avions reçu des autorités portuaires en leur demandant de nous expliquer comment

[Texte]

them. The carriers had to put up with 600%, just overnight.

Mr. Forrestall: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Pomkoski: Well, yes. The reasons are there, but what I am saying is that this is what is happening in the Trinidad market. So you slap on 600%, and a non-conference carrier looks at that and says: I am not going to get my cost; goodbye, I am gone—simple as that.

The Chairman: Mr. Epp, you have a few seconds left.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Well, I would like to, but I think I do not want to presume on the indulgence of colleagues who may well explore points that I might have raised now. I will look at the transcript later on, thanks.

The Chairman: Thank you. Thank you very much, Mr. Frame and Mr. Pomkoski, for your short, short brief brief. You had general questions, and I think all have been well answered. Thank you very much for coming.

Nous accueillons maintenant les représentants de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Je demanderais donc à M. Jacques Auger de nous présenter la dame qui l'accompagne.

• 1705

M. Jacques Auger (président du conseil d'administration de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)): Mon nom est Jacques Auger, président du conseil d'administration de la Société de développement économique du Saint-Laurent et je suis accompagné de Mme Dina Silverstone, membre du comité de législation de la SODES.

Je voudrais tout d'abord vous remercier pour l'occasion qui nous offre de vous présenter les vues de la SODES qui sont, effectivement, les vues d'un groupe très diversifié où l'on retrouve des intervenants du monde maritime à presque tous les niveaux. On y retrouve des représentants de lignes maritimes comme on y retrouve des représentants portuaires, des représentants des transporteurs terrestres, des chemins de fer, des différentes municipalités riveraines et, en fin de compte, tous ceux qui s'intéressent au développement économique de la région limitrophe au Saint-Laurent et au Saguenay, à l'intérieur, évidemment, de la province de Québec, comme limite géographique.

La SODES est un groupement sans but lucratif, monsieur le président, financé presque uniquement par les entreprises privées, donc par les membres.

Je vais essayer, dans les minutes qui suivent, de vous résumer, dans les deux langues officielles, le mémoire que nous vous avons soumis concernant le projet de loi C-21.

[Traduction]

régler la situation. Nous avons essayé, mais il n'y a rien à faire. Les transporteurs ont été obligés, du jour au lendemain, de payer 600 p. 100 de plus.

M. Forrestall: [*Inaudible—Éditeur*].

M. Pomkoski: Eh bien, oui. Les raisons le justifient, mais je vous explique simplement que c'est ce qui se produit dans le marché de la Trinité. Le port impose une hausse de 600 p. 100, et le transporteur qui n'est pas membre d'une conférence se dit: je ne récupérerai jamais mes coûts, alors au revoir, je m'en vais... c'est aussi simple que cela.

Le président: Monsieur Epp, il vous reste quelques secondes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'aimerais bien, mais je ne voudrais pas abuser de l'indulgence de mes collègues qui ont peut-être déjà soulevé les questions que j'aurais voulu poser. Je me contenterai de lire le compte rendu plus tard. Merci.

Le président: Je vous remercie. MM. Frame et Pomkoski, je vous remercie pour votre mémoire si bref et si concis. On vous a posé des questions générales et je crois que vous y avez bien répondu. Je vous remercie beaucoup d'être venus.

We now would like to welcome the representatives of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES). Would Mr. Jacques Auger please introduce the lady accompanying him?

Mr. Jacques Auger (Chairman, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)): My name is Jacques Auger, I am chairman of the board of the St. Lawrence Economic Development Council. With me is Mrs. Dina Silverstone, member of the legislative committee of SODES.

I would first like to thank you for allowing us to present SODES' views, which are in fact the views of a very varied group including representatives of all areas of the maritime sector, including shipping lines, port authorities, land carriers, railroads, waterfront townships and, everyone interested in the economic development of the areas along the St. Lawrence River and the Saguenay, inside the Province of Quebec.

SODES is a non-profit organization, Mr. Chairman, which is financed almost exclusively by private enterprise, in other words by its members.

In the next few minutes, I will attempt to summarize in both official languages our brief on Bill C-21.

[Text]

Monsieur le président, la SODES estime que le système des conférences a été bénéfique pour la région du Saint-Laurent. Selon la Société, les conférences maritimes ont joué un rôle de premier plan dans la croissance du commerce extérieur au Canada; l'importance de ce rôle a été reconnue à maintes reprises, non seulement dans les différentes études effectuées sur le système des conférences, mais aussi par le gouvernement canadien lui-même, lorsqu'il a sanctionné la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes en 1970, suivant les recommandations d'une étude entreprise par la Commission dans les années 1960.

De plus, monsieur le président, il existe des solutions de rechange aux conférences dans l'univers féroce et concurrentiel du transport maritime. Les conférences ont contribué à la stabilité des taux et des services, tout en n'empêchant pas la concurrence, puisqu'il existe des solutions de rechange sur la plupart des routes desservant le Canada. On n'a qu'à penser à ce qui se produit dans l'Atlantique Nord, depuis quelques années, pour se rendre compte de l'importance de la concurrence, non seulement entre les membres de conférences et les non-membres, mais aussi entre les indépendants.

The Quebec economy has benefited from the relatively unrestricted regulatory environment regarding the liner industry. SODES fears that the enactment of Bill C-21, which goes beyond all other maritime legislation on liner conferences in other countries, and in particular beyond the American legislation upon which Bill C-21 was modelled, could result in diversion to American ports, such as New York, Baltimore, Boston.

This diversion is always a possibility, given the fiercely competitive nature of the industry. This was in fact one of the major concerns of SODES with respect to the user-pay provision of the former Bill C-75, which was dropped by the government in its Bill C-39 form.

Since the conferences enable liner carriers to pool their resources and rationalize their services, they allow for some stability of service and rates. It is SODES's belief that the loser in the destruction of the conference system will be the small shippers, because they will be forced, without having any particular negotiating powers, to deal with the independent shipping lines which remain after the price war caused by unrestrained competition has wreaked its havoc.

The large shipper, on the other hand, will always have some leeway in negotiating rates whether conferences exist or not. In other words, we believe that in the law of supply and demand, the big shippers, the main shippers of this country, whether or not the conference system is changed, will continue to have a lever, a power of negotiation, which the small shippers will not have, or at least will not have at the same level in a free market system.

[Translation]

In SODES' view, the conference system has served the St. Lawrence region well. We believe that shipping conferences have played a major role in the growth of Canadian foreign trade and the importance of that role has been repeatedly recognized not only in various studies made on the conference system, but also by the Canadian government itself in enacting the first shipping conference's Exemption Act in 1970 on the recommendation of a study undertaken by the Restrictive Trade Practices Commission in the 1960s.

Moreover, Mr. Chairman, in the fiercely competitive world of liner shipping, conferences have provided stability of rates and service and have not prevented the existence of competition, as non-conference alternatives exist on most routes to and from Canada. One has only to witness what has happened on the North Atlantic in recent years to realize the extent to which competition exists, not only between conference and non-conference carriers, but between independents.

L'économie québécoise a bénéficié de l'absence relative de restrictions dans l'industrie du transport transocéanique. La SODES craint que la promulgation du projet de loi C-21, qui va plus loin que tout autre loi ou règlement maritime sur les conférences transocéaniques dans les pays étrangers, et plus particulièrement les lois et règlements américains sur lesquels le projet de loi C-21 prend modèle, ne provoque le détournement des navires vers des ports américains comme ceux de New York, Baltimore et Boston.

Ce détournement demeure une possibilité, compte tenu de la concurrence extrêmement vive qui règne dans cette industrie. En fait, cette possibilité constituait l'un des soucis majeurs de la SODES en ce qui a trait aux dispositions du projet de loi C-75 relativement au dédommagement par l'utilisateur, dispositions supprimées par le gouvernement dans le projet de loi C-39.

Les conférences, en permettant aux transporteurs transocéaniques de mettre leurs ressources en commun et de rationaliser leurs services, contribuent à une certaine stabilité des taux et des services. La SODES estime que si le système des conférences est aboli, les perdants seront les expéditeurs moins importants, parce qu'ils se verront forcés de transiger avec les lignes d'expéditeurs indépendants qui n'ont d'autres pouvoirs de négociation que l'établissement des taux.

Par contre, les expéditeurs plus importants auront toujours une marge de manœuvre pour négocier leurs tarifs, qu'il y ait ou non des conférences. En d'autres termes, d'après la loi de l'offre et de la demande, les grands expéditeurs du Canada continueront de bénéficier d'un levier, d'un pouvoir de négociation, et ce que le système de conférence soit modifié ou non, tandis que les petits expéditeurs n'auront pas ce pouvoir, du moins pas de façon aussi marquée dans un libre marché.

[Texte]

[Traduction]

• 1710

Pour la SODES, l'introduction du concept des mesures distinctes est contraire à l'esprit fondamental du système de conférence, c'est-à-dire la stabilité des taux et des services grâce à des mesures concertées sur l'utilisation des navires et des flottes et sur des taux uniformisés.

Permettre aux membres individuels de prendre des mesures distinctes à leur gré, dans le cas de tout contrat, équivaldrait à permettre la fin du système des conférences tel qu'on le connaît actuellement. Ce système a été entériné par presque tous les pays, en particulier par nos principaux partenaires dans le transport maritime, par exemple l'Europe de l'Ouest, et plus précisément le Royaume-Uni, notre plus important partenaire dans le commerce transocéanique. Il est vrai que les États-Unis ont promulgué le droit à des mesures distinctes dans leurs lois. Cependant, il ne faut pas oublier que le système américain n'accorde pas aux membres individuels des conférences le droit de se retirer des ententes de services. En d'autres mots, l'effet combiné des contrats d'exclusivité limitée et du droit de recourir à des mesures distinctes va beaucoup plus loin que les propositions prévues dans les lois américaines. En plus, comme nous l'avons déjà fait remarquer, les États-Unis revisitent actuellement leurs lois sur les conférences.

S'il arrivait que les dispositions sur les mesures distinctes soient conservées, la SODES est d'avis que le délai accordé pour donner un avis de mesures distinctes est beaucoup trop court et devrait être prolongé.

La SODES recommande donc de supprimer la clause sur les mesures distinctes et de réinstaurer la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes; et dans le cas où on ne supprimerait pas cette clause, la société SODES recommande de prolonger les délais pour la remise d'un avis sur les mesures distinctes jusqu'à 90 jours au moins.

As noted before, Bill C-21 allows for exemption from the Competition Act respecting service contracts, where the conference agreement allows for opting out of any terms and conditions of a particular service contract. In SODES' view, independent action on service contracts would have a disruptive and destabilizing effect on the conference system and on the entire container trade. Allowing independent action would permit a conference member to opt out of contractual obligations mutually held with other conference members, thus leaving the other members to fulfil such obligations. It would also enable individual members of a conference to act independently while maintaining their status as members of a conference, and this would make a mockery of the whole conference system.

SODES believes that in view of the difficulties encountered with such contracts in the U.S., there should be no provisions for service contracts until the U.S. review

In SODES' view, introduction of the concept of independent action goes contrary to the basic premise of the conference system-rate and service stability through concerted action on vessel and fleet utilization and through common rates.

Permitting individual members to act independently at their own will on any particular contract means in effect the end of the conference system as presently envisaged. This system has been endorsed by virtually all countries, in particular major shipping partners, i.e. Western Europe, especially the United Kingdom, our biggest trading partner in liner traffic. It is true that the U.S. has enacted the right to independent action in its legislation. However, it is also true that the American system does not give the right to individual conference members to opt out of service agreements. In other words, the combined effect of service contracts with a right of independent action goes far beyond American legislation. Moreover, it has already been noted that the U.S. is reviewing its conference legislation at this time.

Should the provisions on independent action be retained, SODES believes the delay for giving notice of independent action is far too short and should be extended.

SODES therefore recommends the deletion of the provision on independent action and the re-enactment of the SCEA 1979; in the alternative, it recommends that the delay for notice respecting such action be extended to at least 90 days.

Comme nous le faisons remarquer ci-dessus, le projet de loi C-21 soustrait les contrats d'exclusivité limitée aux dispositions de la Loi sur la concurrence, dans le cas où l'accord intra-conférence permet d'être soustrait à toutes dispositions contenues dans une entente de services particulière. D'après la SODES, la mise en oeuvre de mesures distinctes ayant trait aux contrats d'exclusivité limitée aurait un effet négatif et déstabilisant sur le système des conférences et sur le transport maritime des marchandises en conteneurs en général. Si les mesures distinctes étaient permises, tout membre de la conférence pourrait abandonner ses obligations contractuelles à d'autres membres de la conférence, malgré le fait que son engagement en regard de ses obligations provenait d'un accord mutuel avec ses autres membres. De plus, les membres individuels de la conférence seraient à même de prendre des mesures distinctes tout en conservant leur statut de membre d'une conférence. Ce serait faire une parodie du système de conférence.

La SODES considère que, compte tenu des difficultés que ce genre de contrats a soulevées aux États-Unis, il ne devrait pas y avoir de clauses prévues pour ces contrats

[Text]

has taken place and has been thoroughly evaluated in Canada. Therefore, SODES recommends that service contracts be eliminated from Bill C-21 at least until a proper study has been made of the problems in the U.S. and the U.S. legislation has been evaluated. As an alternative, SODES recommends that a minimum 30-day notice be required before implementation of a service contract in order to allow other carriers and shippers an opportunity to negotiate similar terms.

As to independent action and service contracts, SODES recommends that such right be deleted from Bill C-21 and in the alternative, SODES recommends that at least a 90-day notice of such action be given.

According to subclause 5(2) of the bill, a conference cannot benefit from the exemption provided for by the bill if it enters into a joint through rate with an inland carrier for the transportation of goods. SODES is concerned about this provision because it appears to ignore the reality of modern day transportation, marketing and pricing as well as today's technology with respect to containerization. Joint multimodal rates are a fact of life and a necessity in modern transportation systems.

• 1715

SODES, as mouthpiece for the marine industry in Quebec, supports and encourages multimodal activity. It seems illogical to permit the setting up of joint multimodal rates where individual members of conferences are concerned yet to restrict conferences should they be involved in such rate-making.

La SODES soutient que le système des conférences est avantageux pour la région du Saint-Laurent et doit être conservé. Dans cette optique, tout ce qui pourrait porter atteinte à l'intégrité de ce système doit être évité, selon nous. Ainsi, le droit à des mesures distinctes en général, et plus particulièrement aux contrats d'exclusivité limitée, doit être rayé du projet de loi C-21. En outre, on doit mettre en doute le bien-fondé des contrats d'exclusivité limitée à cause des problèmes soulevés par ces mêmes genres de contrats aux États-Unis. La SODES recommande l'exclusion de ce type de contrats jusqu'à ce que l'on puisse évaluer les résultats d'études en cours chez nos voisins du sud. Enfin, la SODES recommande l'abolition de l'interdiction, pour les conférences, d'établir des taux de fret multimodaux.

Bien que la SODES recommande certaines solutions de rechange, cela ne signifie pas qu'elle entérine le projet de loi C-21; la SODES croit fondamentalement qu'il faudrait rétablir la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes actuellement en vigueur plutôt que de promulguer des lois expérimentales qui n'ont pas fait leurs preuves et ne correspondent pas aux concepts approuvés et mis en pratique au niveau international depuis quelque temps déjà et aux lois de nos principaux

[Translation]

avant que les résultats de la révision américaine ne soient connus et qu'ils aient été évalués à fond par le Canada. La SODES recommande que les contrats d'exclusivité limitée soient éliminés du projet de loi C-21, à tout le moins jusqu'à ce qu'une étude en bonne et due forme ait été effectuée et que les problèmes relatifs à ce sujet dans la loi américaine aient été évalués. Si ce n'est pas possible, la SODES recommande qu'un avis d'au moins 30 jours soit requis avant que ne soit exécuté un contrat d'exclusivité limitée, afin que les autres transporteurs et expéditeurs aient le loisir de négocier les mêmes conditions.

En ce qui concerne les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité, la SODES recommande que ce droit soit rayé du projet de loi C-21; sinon, la SODES recommande de prévoir un avis d'au moins 90 jours avant que ne soient mises en oeuvre ces mesures.

Le paragraphe 5(2) du projet de loi stipule qu'une conférence ne peut bénéficier de l'exemption prévue à ce projet de loi dans le cas où la conférence conclue un accord bilatéral sur les taux de fret avec un transporteur intérieur pour le transport des marchandises. Cette disposition inquiète la SODES parce qu'on n'y tient pas compte de la mise en marché et de la fixation des prix des services de transport pas plus que de la technologie actuelle des conteneurs. Les taux de fret bilatéraux multimodaux sont chose courante et sont devenus une nécessité dans les systèmes de transport modernes.

À titre de porte-parole de l'industrie maritime au Québec, la SODES soutient et encourage les activités multimodales. Il serait illogique de permettre la fixation de taux de frais bilatéraux multimodaux par des membres individuels de conférences, tout en interdisant aux conférences de le faire.

SODES takes the position that the conference system is beneficial to the St. Lawrence region and must be maintained. As such, it is of the view that anything which tends to destroy the integrity of such a system must be discouraged. Thus the right of independent action generally and with respect to service contracts specifically, should be deleted from Bill C-21. In addition, the inclusion of service contracts is questioned because of the problems faced in the U.S. with respect to such contracts. SODES recommends the exclusion of such contracts pending further study. Finally, the restriction on conferences regarding multimodal rate setting should be eliminated from the bill.

While SODES recommends some alternative approaches, this should not be taken as endorsement of Bill C-21, SODES' basic position is the reinstatement of the current SCEA 1979, rather than the enactment of experimental and untested legislation which is out of line with concepts which have been accepted and applied internationally for some time and out of line with the legislation of its major trading partners in liner traffic.

[Texte]

partenaires commerciaux dans le domaine du trafic maritime.

Monsieur le président, voilà notre présentation.

Le président: Merci, monsieur Auger.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Welcome again to our guests appearing before us on this important bill. This is a very interesting brief and presentation.

Could I explore the membership of SODES a little bit? Is it both shippers and carriers, the maritime community of the St. Lawrence? The carriers are relatively few in number in Canada, so I take it that the *société* is first of all an organization of shippers, relative balance.

Mr. Auger: I think it is much more than that. As a matter of fact, it is what we call in our terminology a maritime chamber of commerce, so it goes much beyond maybe half of the membership being shippers and half being carriers.

As a matter of fact, there is a relatively small percentage of shippers and a relatively small percentage of true blue carriers. In other words, the guys involved in really carrying the goods on one side and shipping it on the other side do not make up the majority of our members, but the beneficiaries of their relative action make up the bulk of our membership. In other words, they are people who are interested and gravitate around the marine industry at large, so there is no major element of the two important parties that seems to be present in this debate here. There is more than that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): So that really does underscore the importance of this presentation in hearings in which we are rather desperately, I think, looking for the kind of balance required between the interests of carriers desperate to survive—at the moment, at least—and shippers eager for the lowest rates they can get and trusting that it is going to be a reliable business to carry on.

The people in your organization generally involved in maritime commerce conclude that the existing conference system which Canada has legitimized over a period of time, with the 1979 act as the most recent legitimization of it, is in fact the best way to go.

Mr. Auger: Yes. I think it is based not only on the recent experience of the membership but is also based on a number of cumulative years, if you want, in watching the situation and being close to the situation and having lived through a number of ups and downs in the conference system.

Sometimes people think the conference system is just a highly select club shielded from all ups and downs of the economy. But it is not at all. As a matter of fact, we have lived in the St. Lawrence—and in Montreal in

[Traduction]

That, Mr. Chairman, is our presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Auger.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'aimerais souhaiter encore une fois la bienvenue à nos témoins et les remercier d'être venus nous donner leur avis au sujet de cet important projet de loi. Votre exposé ainsi que votre mémoire étaient très intéressants.

Parlons un peu de la composition de la SODES. S'agit-il à la fois d'expéditeurs et de transporteurs, de tout le secteur maritime du St-Laurent? Les transporteurs sont plutôt peu nombreux au Canada, et j'en déduis que la société est d'abord et avant tout une organisation d'expéditeurs.

M. Auger: Elle est bien plus que cela. En fait, dans notre jargon, c'est une chambre de commerce maritime. Cela va beaucoup plus loin qu'une répartition égale entre les expéditeurs et les transporteurs.

En fait, je dirais qu'elle compte un assez petit pourcentage d'expéditeurs et de véritables transporteurs. En d'autres termes, la majorité de nos membres n'est pas constituée de ceux qui s'occupent de transporter les biens ou de les expédier. Au contraire, ce sont plutôt les bénéficiaires de ces activités qui représentent la majeure partie de nos membres. Ce sont des gens qui s'intéressent au secteur maritime en général et qui y participent périodiquement. Donc, ni l'un ni l'autre des deux principaux secteurs d'activités n'a prépondérance. C'est bien plus que cela.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela ajoute encore plus d'importance à votre exposé dans le contexte de ces audiences où nous cherchons, plutôt désespérément d'après moi, à établir un certain équilibre entre les intérêts des transporteurs qui cherchent par tous les moyens à survivre—du moins pour l'instant—et ceux des expéditeurs qui cherchent les prix les plus avantageux possible tout en comptant sur la fiabilité du système.

Les membres de votre organisation qui s'occupent en général de commerce maritime sont d'avis que le système actuel des conférences, entériné par le gouvernement canadien depuis un certain temps, la loi de 1979 étant la version la plus récente, est en fait la meilleure solution.

M. Auger: Oui. Je crois que leur opinion est fondée non seulement sur leur expérience récente, mais aussi sur celle de plusieurs années au cours desquelles ils ont pu suivre la situation et traverser les bonnes et les mauvaises périodes du système des conférences.

Les gens pensent parfois que le système des conférences n'est plus ni moins qu'un club très exclusif protégé contre tous les travers de l'économie. Mais ce n'est pas du tout le cas. En fait, ceux qui travaillent dans le St. Laurent—à

[Text]

particular—through some very pathetic moments for both conference and non-conference members.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You say the conference system has served the St. Lawrence region well. Could you draw on this cumulative experience you have just referred to and indicate what the advantages are that allow you to make that statement?

Mr. Auger: Let me preface that by a comment on my beliefs in regard to free enterprise. I am sure I reflect at least the will and the position of the board of the directors of SODES in saying this. It is not only my position.

I believe strongly in the entrepreneurship. I am not looking at the conferences because I believe in monopoly. Not at all. I believe that if we let these forces work it is going to generate some dynamism within the economy. But there is a "but" to everything. In some circumstances free enterprise has to be modified; we have to make allocations for some differences. These cases are where the market does not necessarily lend itself to the normal rules of business, the normal market forces. We believe that conferences form a special case in which the normal forces of market do not necessarily apply. That is on the philosophical plane.

On the practical plane, the conferences have served the St. Lawrence well. They are not the only ones; there are some independents. They are not alone; they are competing with other people. But we find that in order to bring a level of stability in that business, and to ensure a regular service, you have to use the conference system. It is better than a hybrid system, which would be neither fish nor fowl. We think the system has worked well.

If you look at some of the major players in the St. Lawrence that have had difficult years in and out of the conference, I cannot believe we would have been able to go through these rough years if it had not been for the conferences. I do not think we would have been able to replenish the fleet. I am not a ship owner, so I am not trying to preach for my own parish. I am saying that this is needed. Of course, it might be a different story in the short term. In the short term the shippers are going to benefit, no doubt about that. But for how long? And when it comes time to change the fleet, or lengthen the ships, or change them around, I hope the conferences and the shipowners have enough money to do it and remain in business for Canadians' sake.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Your are practically into saying—or I am very close to repeating you in saying that the regularity of business which conference members guarantee is a very important value. Shippers have been reluctant to say that. There has been a kind of optimism

[Translation]

Montréal en particulier—ont traversé des périodes très difficiles, qu'il s'agisse de membres de conférences ou non.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous dites que le système des conférences a beaucoup bénéficié à la région du St. Laurent. En vous servant de l'expérience cumulative dont vous venez de parler, pourriez-vous nous expliquer ce qui motive cette affirmation?

M. Auger: J'aimerais d'abord vous parler un peu de mes convictions au sujet de la libre-entreprise. Je suis certain d'exprimer ainsi à tout le moins la volonté et la position du Conseil de direction de la SODES, pas seulement la mienne.

Je souscris fermement au principe de la libre-entreprise. Si je suis partisan des conférences, ce n'est pas que je sois en faveur d'un monopole. Pas du tout. À mon avis, il suffit de laisser les forces faire leur travail pour rendre l'économie plus dynamique. Cependant, il y a des réserves dans tout. Dans certains cas, il faut modifier la libre-entreprise, et tenir compte de certaines différences. Ce sont les cas où le marché ne se prête pas facilement aux règles normales d'affaires, aux forces normales des marchés. Nous croyons que les conférences représentent un cas spécial où les forces normales du marché ne s'appliquent pas nécessairement. Tout ceci est sur le plan philosophique.

Sur le plan pratique, les conférences ont beaucoup bénéficié à la région du St. Laurent. Et ce ne sont pas les seules; il y a eu aussi quelques indépendants. Elles ne sont pas seules cependant; elles doivent faire la concurrence à d'autres. Mais pour apporter une mesure de stabilité à ce domaine, et pour assurer un service régulier, il faut utiliser le système des conférences. C'est bien mieux qu'un système hybride, qui ne serait ni blanc ni noir. À notre avis, le système fonctionne bien.

Prenons les principaux intervenants dans le St. Laurent qui ont traversé des périodes difficiles autant comme membres de conférences que comme indépendants. Je suis persuadé qu'il nous aurait été impossible de traverser ces périodes difficiles sans les conférences. Je ne crois pas que nous aurions pu regarnir la flotte. Je ne suis pas propriétaire, alors on ne peut pas m'accuser de prêcher pour ma paroisse. Je vous explique simplement ce qui est nécessaire. Bien entendu, à court terme, les choses peuvent changer. À court terme, il n'y a aucun doute que les expéditeurs vont en profiter. Mais pour combien de temps? Et quand viendra le temps de remplacer la flotte, de modifier la longueur des navires ou de les changer, j'espère que les conférences et les propriétaires auront suffisamment d'argent pour le faire et survivre, pour le bien des Canadiens.

• 1725

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous semblez dire... en fait, je reprends ce que vous disiez au sujet du fait que la stabilité du secteur est extrêmement importante pour les membres des conférences. Ce n'est pas quelque chose que les expéditeurs affirment facilement. On semble croire

[Texte]

that one can always find carriers. In a presentation this morning that was the case, but for your members generally, the reliability of service which conference members provide is a very important gain.

Mr. Auger: The quality of service, too; the reliability and the quality of service.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): In the matter of the rates themselves, I was struck by the suggestion a little earlier this afternoon that a container might have contents worth half a million dollars and the question of \$4,000 or \$4,500, 1% of the value... Playing around with a proportion of 1% of the cost was as a matter of fact not really much of a factor in that high-value cargo. I suppose Canadian manufacturers, the small shippers we talk about, are hoping to enter the market with high-value products if our industrial strategies these days are to work at all. Would you in fact have any comment on how significant the rates are, since this seems to be a preoccupation of the Canadian Shippers' Council? If we can just get slightly lower rates—

Mr. Auger: No, I have very little comment on that because as far as I am concerned the rates are not the important point here. The rates are important for the shippers and I recognize that. If I were a shipper it would be important to me.

However, if I am a shipper who has short vision, yes, the rates would be important, but I would not think of how long I would be able to benefit from that low rate. I am not a shipper and I am saying that I would like this service available at a good price, not an exorbitant price, a good price, a competitive price. I think that through the conference system and through the mix of the conference and non-conference system, we can be guaranteed a decent rate.

I have never said that it could not be lower because we have seen price wars in all kinds of businesses and we have seen the casualties that came out of it. So for me, for the SODES, the price is not the most important thing. It is important. We have to keep it as low as possible, but the long term windfall that would come from a good and efficient system and a constant system is more important than the short-term gains for me.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): In the same early section of your paper, before you come to the specific provisions, one of the headings is "The Risk of Diversion to U.S. Ports." You represent not just Montreal but also the ports down the river as well, like Quebec and so on. Are all of them represented all the way out to Baie-Comeau, Sept-Îles? Are people in all of these communities part of your—

Mr. Auger: Yes, but the only real container port is Montreal—

[Traduction]

avec optimisme qu'il sera toujours possible de trouver des transporteurs. C'est ce qu'affirmait un groupe de témoins ce matin, mais, pour vos membres en général, la fiabilité du service offert par les membres de conférences semble être un grand pas en avant.

M. Auger: Il y a aussi la qualité du service; la fiabilité et la qualité du service.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pour ce qui est des tarifs mêmes, j'ai été étonné d'apprendre, un peu plus tôt cet après-midi, qu'un conteneur pouvait renfermer de la marchandise valant plus d'un demi-million de dollars et que les 4,000\$, 4,500\$ ou 1 p. 100 de la valeur... Il semble qu'en fait 1 p. 100 du coût ne semblait pas avoir beaucoup de poids dans le transport de cargaisons de grande valeur. J'imagine que les fabricants canadiens, qui sont les petits expéditeurs dont nous parlions, vont devoir pénétrer le marché avec des produits de grande valeur si nous voulons que les stratégies industrielles actuelles marchent. D'après vous, quelle est l'importance des tarifs, puisque cela semble préoccuper le *Canadian Shippers' Council*? S'il était possible de rabaisser quelque peu les tarifs... .

M. Auger: Je n'ai pas grand-chose à dire à ce sujet, car, personnellement, je ne crois pas que les tarifs soient l'élément important de la question. Ils le sont pour les expéditeurs, j'en conviens. Si j'étais expéditeur, les tarifs seraient importants.

Toutefois, si j'étais un expéditeur qui ne voit pas plus loin que le bout de son nez, les tarifs seraient importants pour moi, mais je ne me demanderais pas pendant combien de temps je pourrais profiter d'un tarif avantageux. Mais je ne suis pas expéditeur, et j'ai dit simplement que je voudrais que ce service soit offert à un prix raisonnable, non pas à un prix exorbitant, mais à un prix concurrentiel. À mon avis, les tarifs abordables seront possibles grâce à un mélange du système des conférences et d'indépendants.

Je n'ai jamais prétendu qu'il était impossible de baisser les prix, car j'ai été témoin de guerres de prix dans toutes sortes de secteurs et j'en ai vu les victimes. Donc, pour moi, pour la SODES, le prix n'est pas l'élément le plus important. Il a son importance. Il faut le maintenir au niveau le plus bas possible, mais les avantages à long terme, qui peuvent découler d'un système efficace, un système constant, sont plus importants, d'après moi, que les gains à court terme.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Toujours au début de votre mémoire, avant d'arriver aux dispositions particulières, une des sections s'intitule «Les dangers de détournement vers des ports américains». Vous représentez non seulement Montréal, mais aussi d'autres ports le long du fleuve comme Québec, et cetera. Les représentez-vous tous, jusqu'à Baie Comeau et Sept-Îles? Est-ce que les gens de toutes ces localités font partie de votre... ?

M. Auger: Oui, mais le seul véritable port de conteneurs est celui de Montréal... .

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Of course. Right, it is in Montreal, quite true.

What is your concern about the future under Bill C-21? What might be involved in this diversion to U.S. ports? I guess I am interested less in how it might happen—you have after all explored that here—but rather in its implications for how business is done. Who would gain, who would suffer in this process?

Mr. Auger: We in SODES believe that the conferences and the liners come to Montreal—and to other Canadian ports, for that matter—because there is a good climate created for them, among other things. There is business, but there is also a good climate which is created—has been created—by the Shipping Conferences Exemption Act and which is quite similar to what you would find in the U.K. or in continental Europe. We believe that if we change it too much—and mind you, it is a long-term thing—and it is a matter of degree, eventually the climate will be, not destroyed, but change.

• 1730

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It will deteriorate.

Mr. Auger: Yes, so much that conference liners could decide to move out. It is not a short-term menace. Business is good and the climate is still pretty good now, but we are worried. We do not have a mathematical equation to say it is going to happen July 23, 1992. Let us put it positively. If we do not maintain a good climate for them to operate within, eventually, fewer services could be available to our port and they could become less competitive. In a nutshell, that is basically what we are saying.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Have you had a sense that Montreal has been more attractive in the last three years in the North American context because of what the United States has inflicted upon carriers? You do not have a sense of that.

Mr. Auger: No, I could not comment on that because I do not have the answer.

The Chairman: Thank you, Mr. Epp. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Vous dites que SODES est une association d'expéditeurs, de transporteurs et de représentants portuaires. Est-ce que votre Association a dû tordre les bras des expéditeurs pour leur faire accepter le contenu de sa présentation sur le Bill C-21?

M. Auger: Je vais reprendre, monsieur le président, le commentaire que je faisais tantôt, à savoir que la majorité des membres de la SODES ne sont ni expéditeurs, ni armateurs.

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Bien sûr. Vous avez tout à fait raison, c'est Montréal.

Comment entrevoyez-vous l'avenir avec le projet de loi C-21? Quelle forme le détournement vers les ports américains pourrait-il prendre? En fait, je ne veux pas vraiment savoir comment cela va se passer... vous en avez, après tout, parlé dans votre mémoire... mais plutôt quelles seront les conséquences sur la façon dont les affaires seront menées? Qui seront les gagnants et les perdants de ce processus?

M. Auger: La SODES estime que les conférences et les transporteurs maritimes se rendent à Montréal... et à d'autres ports canadiens, d'ailleurs... à cause de la bonne atmosphère qui y règne, entre autres choses. Les affaires y sont bonnes, mais une bonne atmosphère a également été créée grâce à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. La situation est très semblable à celle que l'on retrouve dans le Royaume-Uni ou sur le continent européen. A notre avis, trop de changements... et c'est quand même une évolution à long terme, donc une question de degré... pourraient, sinon détruire l'atmosphère, du moins la changer.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela se détériorera.

M. Auger: Oui et à un point tel que les transporteurs de la conférence pourraient fort bien décider de s'en aller ailleurs. Ce n'est pas une menace à court terme. Les affaires sont bonnes et le climat est encore assez bon, mais nous sommes inquiets. Nous n'avons pas d'équation mathématique qui nous permette de dire que cela va se passer le 23 juillet 1992. Soyons positifs. Si nous ne réussissons pas à maintenir un bon climat dans lequel ils puissent fonctionner, il se pourrait fort bien qu'un jour il y ait moins de services disponibles pour notre port et ils pourraient aussi devenir beaucoup moins concurrentiels. En résumé, voilà ce que nous disons.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous l'impression que Montréal est devenu plus attrayant pendant les trois dernières années, dans le contexte nord-américain, à cause de ce que les Etats-Unis ont infligé à leurs transporteurs? Vous n'avez pas cette impression-là?

M. Auger: Non, je ne peux rien dire à ce sujet parce que je ne connais pas la réponse.

Le président: Merci monsieur Epp. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

You say that SODES is an association made up of shippers, carriers and port representatives. How many shippers' arms did your association have to twist to get them to accept the contents of your presentation on Bill C-21?

Mr. Auger: Mr. Chairman, I would like to repeat the comment I made before that the majority of SODES members are neither shippers nor carriers.

[Texte]

M. Robichaud: Mais vous en avez quand même qui le sont?

M. Auger: Ah oui! On en a des deux. Mais, chez nous comme ici, la démocratie prime et c'est la majorité qui l'emporte. Donc, on pense qu'on vous offre une vue un peu mieux équilibrée, parce que la majorité n'est ni d'un côté ni de l'autre de ce débat.

M. Robichaud: Est-ce que vous avez une minorité malheureuse dans votre groupe?

M. Auger: On va le savoir à la réunion générale annuelle. Nous n'avons pas encore eu de commentaires trop négatifs à ce sujet.

M. Robichaud: Je ne veux pas vous embarrasser parce que ce que nous entendons ici, c'est tout d'un côté ou tout de l'autre présentement. Ce sont soit les expéditeurs, ou les transporteurs. Et c'est pour cela que je pose la question, parce que vous nous arrivez avec un point de vue qui semble avoir un peu plus d'équilibre. Et puis c'est ce qu'on essaie de trouver en fait, un certain équilibre, mais je pense qu'il va être assez difficile à trouver.

C'est pour cela que je vous posais la question. Je voulais savoir comment vos gens réagissaient à cette présentation, surtout ceux qui sont du côté des expéditeurs. Donc, à un moment donné, je pourrais vous demander comment vous conciliez votre présentation avec celles qui ont été faites par l'Association des manufacturiers Canadiens et le *Canadian Shippers' Council*.

M. Auger: Je dois avouer que je n'ai même pas pensé à réconcilier les positions de tout le monde. Ce que j'ai essayé de faire, en tant que président du conseil, c'est de réconcilier les positions de la majorité de nos membres qui, pour la plupart, sont des gens plutôt neutres à cet égard.

Donc, c'est ce que je vous apporte, à savoir, la collectivité. Il y a des membres qui ne sont pas d'accord, c'est évident, mais il y en a très peu. Il y a une grosse majorité qui ont endossé ce document-là, il y a quelques semaines, lorsqu'on l'a présenté aux autorités de notre Société. Donc c'est ça que je vous apporte. Autrement dit, ce qu'ils ont dit, puis c'est du gros bon sens de bonshommes qui ne sont pas nécessairement trop dans le domaine, mais qui sont en périphérie et qui disent: Si ça va bien, ne jouez pas avec.

Do not tamper with it if it is working well. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'amendements possibles; ce n'est pas ce qu'on dit. La SODES n'est pas contre l'effort du gouvernement qui vise à améliorer probablement la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, mais on trouve que cela va un peu loin et on a peur. C'est cela notre apport qu'on espère positif ici ce soir.

• 1735

M. Robichaud: Nous avons eu un témoin qui venait des États-Unis et qui nous a dit que, dans le projet de loi C-21, on a pris ce qu'il y avait de pire dans la loi américaine qui correspond au projet de loi C-21 et qu'on est même allés un pas plus loin. Êtes-vous d'accord avec cela?

[Traduction]

Mr. Robichaud: But you have some who are?

Mr. Auger: Oh yes. We have both. But in our association, just like here, democracy rules and the majority decides. So we think that we are probably offering you a more balanced view because the majority are neither on one side nor the other in this debate.

Mr. Robichaud: Do you have an unhappy minority in your group?

Mr. Auger: We will find that out at our annual general meeting. We have not had too many negative comments on it so far.

Mr. Robichaud: I do not want to embarrass you because what we have been hearing so far is either all from one side or the other right now. It is either the shippers or the carriers. And that is why I am putting this question to you because you have come here with a point of view that seems to be a bit more balanced out. And what we are trying to arrive at is some kind of middle ground and I think it is going to be rather difficult to find.

That is why I was asking you that. I wanted to know what your people's reaction was to this presentation especially those who are on the shipping side. So at some point I might ask you how you can reconcile your presentation with the ones that were made the Canadian Manufacturers' Association and the Canadian Shippers' Council.

Mr. Auger: I must admit that I did not even think of trying to reconcile everybody's positions. What I tried to do as chairman is to reconcile the positions of the majority of our members who, in the main, are rather neutral in this regard.

So what I am giving you here is the community view. There are members who do not agree, of course, but there are very few. A vast majority endorsed the document a few weeks ago when we submitted it to the authorities of our association. So that is what I am giving you here. In other words, what they are saying is simply based on the common sense of people who are not really involved in the whole area but who really border on it and what they are saying is simply "if it ain't broke, don't fix it".

Si ça va bien, ne jouez pas avec. But that does not mean that there is no possible amending. That is not what we are saying. SODES is not against the effort the government is making to probably improve upon the 1979 Shipping Conferences Exemption Act, but we do find it is going a bit too far and we are afraid. That is the hopefully positive contribution we are trying to make here tonight.

Mr. Robichaud: We had a witness from the U.S. who told us that in C-21 we took the worst there was in the American legislation that corresponds to Bill C-21 and that we even went a step beyond that. Do you agree with that?

[Text]

Mr. Auger: Je l'ai dit pour au moins une des mesures que vous avez là, c'est-à-dire au niveau des contrats d'exclusivité. On dit dans notre présentation qu'on croit que cela va plus loin que la loi américaine. Je l'ai mentionné aussi en ce qui concerne le climat qui existe présentement entre les gouvernements avec lesquels on transige, à savoir ceux du Royaume-Uni et l'Europe, en l'occurrence, et de tous les pays de l'Europe de l'Ouest qui ont des choses très semblables à ce qu'on a dans le moment, c'est-à-dire ce qui est encore en vigueur ici. Et on se dit qu'il vaudrait peut-être mieux garder le même climat; c'est un climat qui marche bien là-bas, qui a bien marché ici, et qui devrait continuer à bien marcher.

Disons qu'on est un peu conservateurs dans nos positions, peut-être, mais on trouve que cela a bien fonctionné et on ne voudrait pas le changer. Par contre, si vous trouvez, comme gouvernement, monsieur le président, un moyen de l'améliorer sans trop le changer, eh bien, tant mieux! Mais on n'a pas vu cela encore. On a vu des gros changements, à nos yeux.

Mr. Robichaud: Vous aimeriez voir ce projet de loi retardé jusqu'à ce qu'on ait fait l'étude du système américain ou des changements qu'on a apportés à la loi américaine, n'est-ce pas?

Mr. Auger: Ils sont en train, justement, d'étudier l'expérience des changements américains pour voir ce qu'ils vont faire avec cela. Mes contacts aux États-Unis me disent qu'il va y avoir des changements. Donc, ils vont changer leur loi. Je ne sais pas dans quel sens exactement, mais on s' imagine qu'ils vont y apporter des modifications importantes. Donc, on se dit: Pourquoi ne pas attendre de voir cela? On peut mettre cela dans la loi, on peut dire qu'elle sera révisée au moment où on aura étudié les changements apportés par les Américains et bénéficier de leur expérience plutôt que de...

S'ils n'étaient pas en train de réviser leur loi, monsieur le président, on dirait qu'on ne peut attendre indéfiniment, mais ils le font présentement. Tout le monde sait cela.

Mr. Robichaud: Êtes-vous au courant si des pays européens ou autres sont en train de considérer des changements un peu dans la ligne du projet de loi C-21 ou si on veut tout simplement conserver le statu quo en ce qui concerne les conférences et le système actuel?

Mr. Auger: Je ne suis pas trop certain de comprendre ce à quoi vous faites allusion. Est-ce que vous faites allusion au cas de l'UNCTAD?

Mr. Robichaud: Vous dites que les États-Unis ont fait des changements récemment et qu'on est en train d'en faire une certaine évaluation. Au Canada, on est en train de proposer des changements à la loi actuelle. Est-ce que dans les pays avec lesquels vous faites affaire, on considère apporter des changements?

Mr. Auger: Non. J'ai consulté des gens qui sont censés être experts dans le domaine et ils m'ont dit que, du moins pour le Royaume-Uni—comme je l'ai déjà mentionné—et les pays de l'Europe de l'Ouest avec

[Translation]

Mr. Auger: That is what I said for at least one of the things you have in there, those service contracts. In our presentation we have said that we think it goes even further than American legislation. I also mentioned it concerning the climate that presently exists between the governments we are dealing with and that is the United Kingdom and Europe, in fact, and all the western European countries that have something very similar to what is presently in force here, in our own country for the time being. And we figure that it might be better to simply keep that same climate; it is working very well over there, it has worked very well over here and should continue to work.

Let us say that we are a bit conservative in our positions, maybe, but we find that it has worked well so far and we do not want it to change. On the other hand, if as a government, Mr. Chairman, you find a way to improve things without changing them too much, so much the better! But we have not seen that sort of thing yet. What we have seen are big changes, in our opinion.

Mr. Robichaud: You would like to see this bill delayed until the American system or the changes to the American system have been reviewed, in other words?

Mr. Auger: Right now, they happen to be reviewing the experience of the American changes just to see what they are going to do with that. My U.S. contacts tell me that there is going to be change. So they are going to change their legislation. I do not know exactly what they are going to do, but we figure that they are going to be making big changes. So we figure why not wait and see? We can put that into the legislation, we can say that it will be reviewed when the American changes have been reviewed and benefit from their experience rather than...

If they were not reviewing their legislation, Mr. Chairman, it could be said that we cannot wait indefinitely, but they are doing it right now. Everybody knows that.

Mr. Robichaud: Do you know if European countries or others are considering changes something like the ones in Bill C-21 or do they simply want to keep the *status quo* with the conferences and the present system?

Mr. Auger: I am not quite sure I understand what you mean. Do you mean the UNCTAD case?

Mr. Robichaud: You say that the United States have made changes recently and that they are reviewing them now. In Canada, changes to the present legislation are being proposed. In those countries you deal with, are they considering changes too?

Mr. Auger: No. I have consulted people who are said to be experts in that area and they have told me that at least for the United Kingdom, as I have already mentioned, and the western European countries that we deal with most,

[Texte]

lesquels on transige le plus, il n'y avait pas de changements de prévus. Je ne peux pas mettre ma main dans le feu, je ne peux vous le jurer, mais c'est ce que j'ai appris des experts en la matière.

M. Robichaud: Merci, monsieur Auger. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I welcome you and welcome the views of SODES. It disturbs me that anybody would reasonably expect the Canadian government to have its legislation made in the United States. Why wait until the Americans do this and wait until the Americans. . . ? They are great friends of ours, I love them dearly, but we have a bill called Bill C-18, Mr. Chairman, with which the witness is very, very familiar, its concepts and its traditions. Why would we not want to be consistent? What would your group say? Why would you think we would want to do something with SCEA for any reason other to make it consistent for Bill C-18 and Bill C-19? It baffles me that you argue. . . but I think your fears are largely unfounded. You use exaggerated terms. We have heard for two or three weeks that this will be the end of the conferences, the absolute end, with terrible rain upon the heads of those who support it. It is damn nonsense! All we are trying to do is extend competition.

• 1740

This is a comment or observation; it is not a question. I do not believe anything in this; it is an overkill. I do not believe you believe either, Mr. Auger, that these amendments are going to change in any way whatsoever Montreal's growth, which is tremendous and great, I agree. Coming from Halifax, I am a little envious about it. We have growth, true, but you had better be careful on the containers. I do not think SODES really believes the world is going to come to an end and everybody is going to track stuff down to New York or to Baltimore or someplace to ship it out of Canada because we open up the system to make it a little more competitive. It is just a comment and observation. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Pass, Mr. Chairman.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, I wonder whether we could have the witness respond to the observations.

[Traduction]

no changes were being considered. I cannot swear to that on a stack of bibles, but that is what I have learned by consulting experts in the field.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Auger. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Je vous souhaite la bienvenue et je dois dire que l'avis de SODES est aussi le bienvenu. Cela m'inquiète un peu que certaines personnes semblent penser que le gouvernement canadien devrait s'attendre à ce que les Etats-Unis lui disent comment modifier ses lois. Pourquoi attendre que les Américains fassent ceci ou cela ou que les Américains. . . ? Ce sont nos grands amis, je les aime bien, mais nous avons un projet de loi, le C-18, monsieur le président, que le témoin connaît extrêmement bien, tout comme il en connaît les concepts et les traditions. Pourquoi ne pas être logique avec nous-même? Que dirait votre groupe? Pourquoi croyez-vous que nous voulons modifier la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes si ce n'est que pour être logique avec nous-même dans le contexte des projets de loi C-18 et C-19? Je suis absolument stupéfait que vous puissiez penser. . . Je crois vraiment que vos craintes sont très exagérées. Vous utilisez également des termes beaucoup trop forts. Voilà en fait deux ou trois semaines que l'on nous annonce que ce sera la fin des conférences, un point absolument final, et l'on nous prédit, à nous tous qui sommes favorables au projet de loi, que nous allons nous en mordre les doigts. Tout cela est absurde! Ce que nous voulons c'est tout simplement ouvrir la concurrence.

Voilà ce que j'avais à dire, ce n'est pas véritablement une question. Je n'en crois donc rien, je pense que c'est vraiment complètement exagéré. Je ne crois pas non plus, monsieur Auger, que vous en soyez absolument convaincu, et que vous pensiez que ces amendements puissent véritablement casser la croissance de Montréal, qui est d'ailleurs absolument spectaculaire, je suis d'accord. Je viens de Halifax, et je dois dire que j'en suis un peu jaloux. Nous aussi nous enregistrons une certaine croissance, c'est vrai, mais je pense qu'il ne faut pas perdre le problème des conteneurs de vue. Je ne crois pas que la SODES soit vraiment convaincue que le monde va effectivement s'écrouler, et que tout le monde va transporter par voie de terre son fret jusqu'à New York ou Baltimore, tout simplement parce que nous voulons ouvrir la concurrence. Tout cela dit en passant. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je passe, monsieur le président.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'aimerais que le témoin prenne position là-dessus.

[Text]

Mr. Auger: I could probably respond. I am not suggesting that we follow the United States and model our legislation on the United States, not at all. But I am saying, when their review is imminent, as it is right now, we should perhaps wait and see what they are going to come out with, especially when Bill C-21 is basically modelled on the U.S. legislation of two years ago, I believe.

Mr. Forrestall: It was 1984.

Mr. Auger: Three years ago. Basically this is my only comment on it. On the other hand—

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Epp. Mr. Chairman, the witness did indicate—it slipped my mind—that he did have some contact in the United States. Maybe if he has some very specific views with respect to the progress of the review that is ongoing and the status of it, it might be information of some interest generally.

Mr. Auger: The only specifics I have is that I was in contact with them; they mentioned they were in the midst of finalizing their review and they will come out with some recommendations in the near future. It could take more than a few days, I am sure. But it is in the process of being looked at. If they are looking at it so seriously only after two years and a half of practice, it is probably because there is a need to do so. But I do not know more than this. There are some experts in the government here that know more than I about it.

Mr. Forrestall: I just mentioned that we had suggested to us it might be as much as five years before they did anything.

Mr. Auger: This is not my... maybe it will be the case.

Mr. Forrestall: Now that it is 1987, three years have gone by already.

Mr. Auger: Maybe this will be the case but it will be a political decision, I imagine. The review itself may come up with its own recommendations before this. That is my feeling.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think the suggestion may be in the survey from the intermodal conference in New York, on which we were given copies. Someone there suggested it might take five years before there is a serious revision of it into the early 1990s. The question, of course, is not whether it is made in the United States; the question is whether the inspiration from the United States has been compounded and made far worse here. As far as the basic proposition as to whether we have legislation made in the U.S. or not, the drug patent legislation passed yesterday may have been. So we should not be too sure.

I wonder, Mr. Chairman, if I might ask one question related to the presentation. As for the prohibition on multimodal joint rates, which is in the legislation, subclause 5.2, as the brief notes, does this strike you as an odd, gratuitous bit of regulation in a context of apparent deregulation? As Mr. Forrestall has been underscoring,

[Translation]

M. Auger: Je peux effectivement essayer de répondre. Je ne demande certainement pas que nous suivions l'exemple des États-Unis, et que nous calquions nos lois sur les leurs. Ce n'est pas du tout cela. Je dis simplement qu'une réforme y est imminente, et que nous devrions peut-être attendre de voir ce qu'il en sort, d'autant plus que le projet de loi C-21 s'inspire de la loi américaine d'il y a deux ans, si je ne me trompe.

M. Forrestall: De 1984.

M. Auger: Il y a donc trois ans. C'est à peu près tout ce que j'aurais à dire. Mais par ailleurs...

M. Forrestall: Excusez-moi, M. Epp. Monsieur le président, le témoin a bien indiqué—je viens de m'en souvenir—qu'il avait des contacts aux États-Unis. S'il a quelques lumières particulières sur l'état d'avancement de cette révision en cours, il pourrait être intéressant que nous en profitions.

M. Auger: Tout ce que je sais je le tiens de ces contacts, d'après lesquels l'étude va être bientôt terminée, et des recommandations vont être faites prochainement. Ça ne va pas se faire en quelques jours, j'en suis sûr, mais ça ne saurait tarder. Si après deux ans et demi ils en sont déjà à réviser tout cela, c'est que le besoin se fait sentir. C'est tout ce que je peux vous en dire. Je suis sûr qu'il y a des spécialistes ici au gouvernement qui en savent plus que moi.

M. Forrestall: D'après ce que nous avons entendu dire il pourrait peut-être s'écouler cinq ans avant que quoi que ce soit ne se passe.

M. Auger: Ce n'est pas ce que je... Mais après tout peut-être.

M. Forrestall: Nous sommes en 1987, et trois ans se sont déjà écoulés.

M. Auger: Peut-être qu'il en sera ainsi, mais alors pour des raisons politiques, j'imagine. D'ici-là, des recommandations auront été présentées, c'est du moins ce dont j'ai l'impression.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela vient peut-être de la Conférence intermodale de New York, dont le document nous a été transmis. Quelqu'un a effectivement laissé entendre qu'il faudrait peut-être attendre cinq ans avant que ne l'on ne révisé la législation en cours, ce qui nous reporte aux années 90. La question, bien sûr, n'est pas de savoir ce que font les Américains, mais simplement si nous nous sommes inspirés de leur exemple, et surtout si nous avons encore aggravé les choses. La Loi sur les brevets pharmaceutiques qui a été adoptée hier nous montre qu'effectivement nous avons toute raison de nous inquiéter. Ne soyons donc pas trop confiants.

J'aimerais, monsieur le président, poser une question se rapportant à l'exposé. Ne trouvez-vous pas curieux, et peut-être même un peu arbitraire, alors que par ailleurs on dérègle, que l'on interdise, au paragraphe 5.2 du projet de loi dont vous parlez dans votre mémoire, les tarifs conjoints dans le domaine des transports

[Texte]

here we have something that supposedly fits into Bills C-18 and C-19, and deregulation, but suddenly the conferences are prevented from doing something that might make good business sense. It is an odd contradiction.

• 1745

Mr. Auger: Yes, well it may appear like that, but I think it is one piece of the legislative puzzle that is essential if you want to make sure people are not doing indirectly what they are not supposed to do directly. In position to other pieces of the puzzle, we have to be in opposition to that one. However, we do not take it as a big philosophical problem, or as a great departure from the liberalization concept.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It does not strike you that way.

Mr. Auger: No, but I am not a politician.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Enough of them in the room. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: J'aimerais souligner une remarque que vous avez faite au cours de votre présentation et qui, semble-t-il, n'a pas été abordée au cours de la période des questions. À la page 9 de votre mémoire, vous recommandez que les articles concernant les mesures distinctes soient éliminés ou que le préavis soit augmenté à 90 jours. Vous n'êtes pas sans savoir que certaines conférences ont proposé que le préavis soit de 30 jours et que le présent projet de loi parle de dix jours, de même que le *Shipping Act* de 1984 des États-Unis. Est-ce que le président de la SODES peut nous dire quelles sont les raisons qui motivent cette recommandation à 90 jours?

M. Auger: Disons, monsieur le président, que le point important ici, c'est l'augmentation du délai. On a collectivement choisi un préavis de 90 jours basé sur une expérience, comme je le disais tantôt, qui est périphérique au problème même. Je ne voudrais pas être non démocratique et prendre la place des membres, mais je crois que si le gouvernement décidait, dans sa sagesse, d'augmenter ce préavis de 10 jours à 30 jours, ce serait déjà là un pas dans la bonne direction, et probablement un pas acceptable tout en tenant compte de ce que vous venez de nous dire, à savoir que les conférences considèrent que c'est satisfaisant. On n'est pas des experts en conférences, mais si eux le considèrent satisfaisant... Disons que ce que nous voulions dire c'était que nous trouvons que ce préavis était trop court.

Le président: Merci. Il y a d'autres questions?

J'aimerais remercier d'une façon particulière M. Auger pour la qualité du texte qu'il nous a remis et pour la façon des plus sérieuses et des plus appropriées avec laquelle il a

[Traduction]

multimodaux? Comme M. Forrestall nous le souligne dans ses arguments, nous avons devant nous quelque chose qui, supposément, est conséquent dans le contexte des projets de loi C-18 et C-19 et de la déréglementation, mais voilà que tout d'un coup on empêche les conférences de prendre des mesures pleines de bon sens du point de vue des affaires. C'est une bizarre de contradiction.

M. Auger: Cela peut vous paraître comme ça, mais je crois que c'est un morceau du casse-tête législatif qu'il est essentiel d'avoir en place si vous voulez vous assurer que les gens ne font pas indirectement ce qu'ils n'ont pas le droit de faire directement. Vu tous les autres morceaux du casse-tête, il nous faut nous opposer à cette mesure-là. Cependant, ça ne nous cause pas des grosses angoisses métaphysiques et ce n'est pas un énorme accroc au concept de la libéralisation.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce n'est pas l'impression que ça vous donne.

M. Auger: Non, mais je ne suis pas politicien.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il y en a déjà assez dans la salle. Merci, monsieur le président.

The Chairman: I would like to point out a comment you made during your presentation and it does not seem to have been looked at during our question period. On page 9 of your brief you recommend that the clauses on service contracts be eliminated or that the notice be increased to 90. I am sure you know that some of the conferences have suggested that there should be a 30-day notice and that in the bill right now what we have is 10 days notice, just like in the 1984 U.S. *Shipping Act*. Can the president of SODES tell us why they are making this 90-day recommendation?

Mr. Auger: Mr. Chairman, let us say that the important thing here is an increase in the notice. We collectively chose a 90-day notice based on our experience, as I was saying before, that is peripheral to the problem itself. I would not want to do things undemocratically and put myself in my member's shoes, but I believe that if the government were to decide, in its wisdom, to increase the notice from 10 to 30 days that would already be a step in the right direction and probably an acceptable step in view of everything you have told us about the conferences considering that to be satisfactory. We are not conference experts, but if they consider it is satisfactory... let us say that what we meant was that we felt the notice period was too short.

The Chairman: Thank you. Are there any other questions?

I would like to particularly thank Mr. Auger for the quality of his brief and for his most serious and appropriate answers to our questions. We wish long life to

[Text]

su répondre à nos questions. Nous souhaitons une longue vie à la SODES et les meilleurs résultats possibles à fournir à l'ensemble majoritaire de vos membres. Merci.

M. Auger: Monsieur le président, merci.

Le président: La séance est levée.

[Translation]

SODES and hope for the best results possible for the majority of your members. Thank you.

Mr. Auger: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: This meeting is adjourned.



If undelivered, return **COVER ONLY** to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 11:00 a.m.:

From Montreal Shipping Inc.:

James L. Thom, President.

From the Canadian Industrial Transportation League:

David Long, President.

At 3:30 p.m.:

From the Canadian Manufacturers' Association:

Graeme White, Chairman, Marine Committee,
Manager of Transportation, Lake Ontario Cement;

Carl Hibbeln, Vice-President, Transportation, Noranda
Sales Corporation;

Don Wiersma, Manager, Transportation.

From the Eastern Canada Caribbean Rate Association:

Russell Frame, Agent;

Keith Pomkoski, Agent.

*From the St. Lawrence Economic Development Council
(SODES):*

Jacques Auger, President.

TÉMOINS

À 11 h 00:

De Montreal Shipping Inc.:

James L. Thom, président.

De la Canadian Industrial Transportation League:

David Long, président.

À 15 h 30:

De l'Association canadienne des fabricants:

Graeme White, président, Comité marin, directeur des
transports, Lake Ontario Cement;

Carl Hibbeln, vice-président, Transports, Noranda Sales
Corporation;

Don Wiersma, directeur, Transports.

De l'Association de Fret Est du Canada et Caraïbes:

Russell Frame, courtier;

Keith Pomkoski, courtier.

*De la Société de développement économique du St-
Laurent (SODES):*

Jacques Auger, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, May 12, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mardi 12 mai 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on***BILL C-21**

**An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le***PROJET DE LOI C-21**

**Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application
de la Loi sur la concurrence, abrogeant
la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des
modifications corrélatives à d'autres lois**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Charles Robert

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 12, 1987

(9)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 11:07 o'clock a.m. this day, in room 209 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid and Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Research Officer.

Witnesses: From the Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain: H. Pierre Racine, Vice-President; Pierre Talbot, Vice-President and Chief Executive Officer; Yvon Dolbec, Chairman, Transport Committee. *From the Japan East Canada Freight Conference and the Japan West Canada Freight Conference:* Robert Gray, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

It was agreed,—That the Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain be reimbursed for their reasonable travelling expenses incurred in making their appearance before the Committee this day.

H. Pierre Racine made a statement and, with Pierre Talbot and Yvon Dolbec, answered questions.

Robert Gray made a statement and answered questions.

At 1:18 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(10)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:49 o'clock p.m. this day, in room 209 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 12 MAI 1987

(9)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 11 h 07, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (président).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid et Blaine A. Thacker.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Témoins: De la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain: H.-Pierre Racine, vice-président; Pierre Talbot, vice-président et chef de la direction; Yvon Dolbec, président, Comité des transports. *De la Japan East Canada Freight Conference et de la Japan West Canada Freight Conference:* Robert Gray, président.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Il est convenu,—Que la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain soit remboursée des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables, frais courus à l'occasion de sa comparution devant le Comité aujourd'hui.

H.-Pierre Racine fait une déclaration, puis lui-même, Pierre Talbot et Yvon Dolbec répondent aux questions.

Robert Gray fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 18, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(10)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 15 h 49, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (président).

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid and Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Research Officer.

Witness: From the Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference: John Griffiths, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21. An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

John Griffiths made a statement and answered questions.

At 4:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid et Blaine A. Thacker.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Témoin: De la Conférence Est Canada/Australie—Nouvelle-Zélande: John Griffiths, président.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars 1987, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

John Griffiths fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday May 12, 1987

• 1106

Le président: A l'ordre!

Bonjour, messieurs!

Messieurs les témoins, membres du Comité, ceci est la dernière réunion du Comité législatif sur l'étude du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Vous avez déjà été avisés que le jeudi 14 mai, à 9h30, dans cette même salle, nous commencerons l'examen article par article du projet de loi et que notre distingué secrétaire parlementaire, M. Blaine A. Thacker, comparaitra devant nous. Nous aurons également le plaisir de recevoir les hauts fonctionnaires du ministère des Transports.

Avant de céder la parole aux représentants de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, j'aimerais obtenir votre autorisation en ce qui a trait au remboursement des frais de déplacement de ces témoins. J'apprécierais donc obtenir une motion à cet effet.

M. Ouellet: Monsieur le président, il me fait plaisir d'acquiescer à votre demande et de proposer que les frais encourus par les témoins leur soient remboursés selon les règlements du Comité.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord avec la proposition de M. Ouellet?

Des voix: D'accord.

La motion est adoptée.

Le président: Il me fait plaisir de vous présenter le chef de la délégation, M. H. Pierre Racine, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain qui comparait également à titre de président du Conseil régional des transports de l'est du Québec.

Je laisserai donc à M. Racine le soin de présenter ses deux collègues. Compte tenu que ces témoins doivent comparaître au Sénat pour l'étude du même projet de loi à 11h45, nous essayerons d'être brefs dans la présentation. Si vous pouviez vous limiter à 15 minutes pour la présentation, les membres du Comité auraient amplement de temps pour poser leurs questions. À vous la parole, monsieur Racine.

• 1110

M. H. Pierre Racine (vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain): Merci, monsieur le président.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 12 mai 1987

The Chairman: Order!

Welcome, gentlemen!

I would like to point out to our witnesses and to the members of this committee that this is the last meeting of the Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979, and to amend other acts in consequence thereof.

You have already been advised that Thursday, May 14, at 9.30 in the morning, in this very room, we will begin clause-by-clause consideration of the bill and that our distinguished Parliamentary Secretary, Mr. Blaine A. Thacker, will be appearing before us. We will also have the pleasure of hearing the senior officials of the Department of Transport.

Before giving the floor to the representatives of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*, I would like to get your authorization to reimburse our witnesses for their travelling costs. I would appreciate a motion to that effect.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I will accede to your request with pleasure and move that the witnesses' expenses be reimbursed according to the rules of this committee.

The Chairman: Do the members of the committee agree to Mr. Ouellet's motion?

Some hon. members: Agreed.

The motion carries.

The Chairman: I now have the pleasure of introducing the head of the delegation, Mr. H. Pierre Racine, Vice-President of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* who is also appearing as President of the *Conseil régional des transports de l'est du Québec*.

I would ask Mr. Racine to please introduce his two colleagues. As these witnesses are to appear before the Senate for consideration of this same bill at 11.45 this morning, we will ask for as brief a presentation as possible. So if you could hold your presentation down to 15 minutes the members of the committee would have lots of time to put their questions to you. The floor is yours, Mr. Racine.

Mr. H. Pierre Racine (Vice-President, *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*): Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

Je suis accompagné de MM. Pierre Talbot, vice-président directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et Yvon Dolbec, président, Comité des transports, affaires maritimes de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et membre du Conseil régional des transports.

Considérant que le temps presse, monsieur le président, vous me permettrez tout de même de vous remercier de l'attitude complaisante que vous avez eue à notre égard, à savoir, le remboursement de nos frais de déplacement.

Avant de commencer la lecture de notre mémoire, j'aimerais vous demander deux choses: premièrement, la permission de ne pas nécessairement le lire au complet, mais d'en élaborer les points particuliers qui nous concernent. Et, deuxièmement, serait-il possible d'insérer notre mémoire et les deux annexes que nous avons fait parvenir au compte rendu de la séance d'aujourd'hui?

Le président: Le texte intégral de votre mémoire fera partie du compte rendu de la réunion de ce matin. Cela vous laissera donc plus de temps pour mettre l'emphase sur certains articles du projet de loi C-21.

M. Racine: Vous remarquerez, dans notre préambule, monsieur le président, que nous appuyons, en tant que Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, la position présentée par le Conseil canadien des expéditeurs. Cependant, il y a un aspect que nous voulons ajouter et vous trouverez cela au point numéro 1, plus particulièrement.

C'est qu'en raison, justement, du caractère dérogatoire de la Loi sur les conférences maritimes, on vous demande, en tant que législateurs, d'être plus que vigilants et critiques dans la recondaction de cette loi. L'aspect qu'on veut faire valoir ici concerne justement les intérêts des petites et moyennes entreprises.

Je fais un aparté très rapide pour souligner que nous venons d'une région qui représente quelque 1,300,000 personnes. Nous comptons, parmi nos membres, quelque 2,500 organisations qui font partie des petites et moyennes entreprises de la région de Québec et de l'Est du Québec.

Considérant les mesures qui doivent être prises à cet effet, et dans le but d'être vigilants et critiques, nous nous permettons de souligner—avec un «astérisque» en première page—un point que j'aimerais faire valoir particulièrement et qui est le suivant: à moins que des mesures soient prises pour la règle des points intermédiaires—et nous les expliquons d'une façon brève sur une route directe de transport—le taux applicable à un point intermédiaire ne peut excéder celui applicable à un point plus éloigné.

Je ne voudrais pas m'arrêter sur ce point pour le moment. Nous pourrions évidemment y revenir si vous avez des questions à poser sur ce sujet, car nous pensons en effet qu'il pourrait y avoir là un problème.

Le but de tout cela c'est d'essayer d'éviter que le projet de loi C-21 ne contribue à marginaliser davantage

[Translation]

I have with me Mr. Pierre Talbot, the Vice-Chairman and General Manager of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* as well as Yvon Dolbec, who is Chairman of the Transport Committee on Maritime Affairs of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* as well as a member of the *Conseil régional des transports*.

Even though we are pressed for time, Mr. Chairman, I am sure you will allow me to thank you for the gentlemanly attitude you are displaying in authorizing the reimbursement of our travelling expenses.

Before reading out our brief, I would like to ask for two things: First, I would like permission to perhaps not necessarily read it in full but to rather point out those specific points that concern us. And, secondly, would it be possible to insert our brief and the two appendices we sent you in the minutes of today's meeting?

The Chairman: The complete text of your brief will be part of this morning's record. So you will have more time to put the emphasis on certain clauses of Bill C-21.

Mr. Racine: In our preamble, then, Mr. Chairman, you will notice that *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* (the Chamber of Commerce and Industry for Metropolitan Québec City) we support the position of the Canadian Shippers Council. However, there is an aspect we would like to add and you will find it more specifically in point number 1.

Due to the "dispensatory" nature of the legislation on the maritime conferences, we are asking you, as lawmakers, to be particularly vigilant and judicious in renewing this legislation. The aspect we want to point out here concerns the interests of small and medium-sized businesses.

I would like to get in an aside here to point out that we come from a region representing some 1,300,000 people. Our membership is made up of some 2,500 organizations belonging to small and medium-size businesses in the Québec City area and in eastern Québec.

Considering the steps that have to be taken with this in mind, and also to be both vigilant and judicious, we take the liberty of highlighting with an asterisk, on the first page, something that I would particularly like to stress, as follows: unless steps are taken concerning the rule of intermediary points—and we explain that briefly with regard to direct transportation routes—the rate applicable to an intermediary point may not exceed the rate to a more distant point.

I do not want to get into details on that point immediately. Of course we can come back to it if you have any questions on it, because we do think that there might be a problem there.

The point of all this is to try to avoid having Bill C-21 further contribute to the weakening of the economies of

[Texte]

l'économie de la région de Québec et de tout l'est de la province par rapport au centre du pays. C'est sur cet aspect que nous insistons, à savoir que le législateur doit se soucier d'améliorer l'accès à une information adéquate, et pour cela, voyez le paragraphe 2, à la page 2. Nous faisons allusion au fait que, dans les régions secondaires et plus éloignées—et quand je dis secondaires c'est par rapport aux régions centrales— il y a des nuances, et nous allons les faire valoir tout au long de notre mémoire. C'est un aspect que nous vous demandons, en tant que législateurs, d'améliorer. À défaut de la mise en place d'un mécanisme de représentation et d'information adéquat, il y a évidemment danger que les bénéfices de cette Loi dérogatoire sur les conférences maritimes soient réservés à un club privilégié de grandes entreprises nationales et multinationales ainsi qu'à certaines régions économiquement plus fortes.

• 1115

Ce matin, nous voulons faire valoir l'aspect régional dans le but de promouvoir les intérêts de la petite et de la moyenne entreprises dans le domaine du transport maritime.

Au lieu de procéder à un examen du projet de loi point par point, travail qu'on a déjà fait dans nombre d'exposés précédant le nôtre, nous voulons aller plus loin et examiner à la fois l'esprit de la loi et les responsabilités du législateur. Nous constatons que le projet de loi C-21 a eu des incidences directes jusqu'à maintenant, et nous voulons qu'il ait des incidences intéressantes et utiles pour le port, pour la région et pour le transport des petites et moyennes entreprises de notre région.

L'enjeu régional nous permet de revenir à un point historique. Le statut de port de base de Québec découle de l'implantation du porte-containers du Canadien Pacifique à l'Anse-au-Foulon, au début de l'ère des containers sur la voie fluviale des Maritimes. Au moment de relocaliser le porte-container à Montréal pour mieux desservir, à meilleur coût, le centre du pays, il y avait eu un engagement: les containers en provenance de Québec ou à destination de pourraient être facturés au même prix qu'à Montréal même si, de fait, la plupart transitaient par le port de Québec.

Les transporteurs maritimes étaient ainsi obligés d'utiliser leur pouvoir de négociation pour obtenir les meilleurs tarifs de transport terrestre. Il y a lieu de rappeler qu'au moment où le législateur a adopté la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, le port de Québec jouissait déjà de ce statut. À l'époque, étant donné qu'on reconnaissait que Québec était un port de base, la région de Québec n'était pas intervenue auprès du législateur. Elle considérait que les intérêts fondamentaux de notre région étaient préservés et seraient sauvegardés.

Par contre, après quelques années d'opération, les conférences maritimes ont décidé unilatéralement de

[Traduction]

the Québec City region and all of eastern Quebec as opposed to central Canada. That is the point we are insisting upon, that the government must be concerned with improving access to adequate information and for that I would like to refer you to paragraph 2 on page 2. We say something about the fact that in the secondary and more outlying areas, and when I talk about secondary that is as compared to central regions... there are subtle differences, and we will be pointing them out throughout our brief. That is an aspect that we are asking you, as lawmakers, to improve. So, unless adequate provisions for representations and information are made, there is quite clearly a danger that the benefits of the Shipping Conferences Exemption Act will be reserved for the sole use of the "exclusive club" that is made up of large national and international corporations as well as some of the economically favoured regions.

This morning, we would like to stress the regional aspect, to promote the interests of small and medium-size businesses in the area of maritime transport.

Instead of examining the legislation point by point, as this has already been done in quite a number of briefs presented to you before ours, we would like to take a broader approach and examine both the spirit of the legislation and the responsibilities of Parliament. We have seen that Bill C-21 has had direct impact to date and we would like to get a share of these interesting and useful benefits for the port, for the region and for the transportation services used by small and medium-size businesses in our area.

The regional stakes involved in this are rooted in history. Quebec City obtained its home port status with the installation of a Canadian Pacific container handling facility at Wolfe's Cove at the beginning of the container transportation era on the St. Lawrence and in the Maritimes. When the container facility was moved to Montreal to serve central Canada better and more cheaply, an understanding was reached whereby containers travelling to and from Quebec City could be charged the same rate for Quebec City as they would have been for Montreal even though, in actual fact, most were passing through the port of Quebec.

Thus, the marine carriers had to use their bargaining power to get better rates on overland transportation. It should be very pointedly said that the port of Quebec City already had home port status when the House of Commons passed the 1979 Shipping Conferences Exemption Act. As Quebec City was given de facto recognition as a home port, the Quebec region did not appeal to Parliament at that time because it was then considered that the fundamental interests of the region were being upheld and safeguarded.

However, after several years of operations, the maritime conferences decided to unilaterally put an end to the

[Text]

mettre fin à cette entente sur le statut de port de base. Nous y reviendrons tout à l'heure, à la première annexe du mémoire.

A la suite de protestations vigoureuses de divers organismes de la région de Québec et de l'est du Québec, notamment la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, l'Union des producteurs agricoles et l'Association des producteurs de bleuets du Lac-Saint-Jean, appuyés très fermement par les deux paliers de gouvernement de l'époque, et devant la menace d'une demande de réouverture de la Loi dérogatoire par les groupes ci-haut mentionnés, les conférences maritimes ont convenu de laisser à Québec son statut de port de base, avec les droits et privilèges que ce statut entraînait au plan de la tarification.

En retour de ce maintien du statut, les intervenants de la région de Québec avaient accepté le principe des frais, à condition qu'ils ne soient pas discriminatoires.

Si cette pratique n'est pas remplacée par une équivalence—dans notre introduction, nous faisons allusion à la règle des points intermédiaires déjà appliquée dans différents autres modes de transport—il faut craindre que le coût du transport d'un container devienne plus élevé entre Québec et Montréal, par exemple, qu'entre Montréal et Toronto, bien que la distance ferroviaire ou routière dans le dernier cas soit plus de deux fois plus importante.

Si une telle éventualité se réalisait en raison des effets d'entraînement d'un mode de transport sur l'autre, toute la structure des tarifs des autres transporteurs de marchandises dans l'Est subirait probablement des hausses beaucoup plus importantes qu'ailleurs.

Il serait superflu de s'attarder à démontrer qu'un accroissement des coûts de transport entre Québec et Montréal par rapport au reste du corridor ferroviaire et routier ne pourrait que s'accroître. Inéluctablement, une marginalisation de l'économie de tout l'est du Québec s'ensuivrait.

• 1120

Quand on pense à la marginalisation de tout l'est du Québec qui risquerait de s'accroître, on se trouve à soulever le défi de la péréquation économique. Il ne faut pas oublier que cette région de l'est du Québec est importante non seulement au plan de la démographie, puisqu'elle regroupe plus de 1,300,000 habitants, mais aussi au plan du développement économique de la province de Québec et, conséquemment, du Canada français tout entier.

Au plan de l'équité, toute cette problématique des transports risque d'être d'autant plus préjudiciable que la région des Maritimes, entre autres, grâce au *Maritime Freight Act* que tout le monde connaît bien, bénéficie de programmes de subventions importants pour compenser son éloignement géographique du centre du pays. Je crois

[Translation]

agreement regarding home port status. We will say more about that later in the first appendix to the brief.

Strong protest was voiced by various associations and organizations in the Quebec City region and eastern Quebec, including the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*, the *Union des producteurs agricoles* (the Agricultural Producers Union) and the *Association des producteurs de bleuets du Lac-Saint-Jean* (Association of Blueberry Producers of Lac-Saint-Jean) and they received very firm support from both levels of government at the time. These groups threatened to request amendments to the exemption act. Because of this protest, the maritime conferences agreed to allow Quebec City to keep its home port status along with the rights and privileges this status conferred as far as rates are concerned.

In return for the safeguarding of this status, the groups in the region accepted the principle of a charge as long as it was not discriminatory.

If this practice is not replaced by something equivalent, and in our introduction we mentioned the rule of intermediate points already applied for other modes of transportation, then we are concerned that it could become more expensive to ship a container between Quebec City and Montreal, for example, than it would between Montreal and Toronto, even though the distance by road or rail is more than double in this last case.

If such a situation were to arise, it is very likely that the entire rate structure for other freight carriers in eastern Quebec would increase far more than elsewhere because of the ripple effects of one mode of transportation on another.

It is not necessary to spend any time proving that an increase in transportation costs between Quebec City and Montreal, as compared with those in the remainder of the railway and road corridor, could only inevitably accelerate a further erosion of the economy of all eastern Quebec.

This edging out of eastern Quebec, which may well become more pronounced because of its transportation system, can only make the challenge of regional economic equality even more difficult. One should not forget that the regions of Quebec City and all of eastern Quebec are important, not only in terms of population, as together they represent over 1,300,000 people, but also in terms of the very major role they play in the economic development of the Province of Quebec and thus of French Canada as a whole.

As far as the challenge of equitable treatment for different regions is concerned, the whole issue of transportation could well turn out to be all the more detrimental in that, because of the Maritime Freight Act, the Maritimes already benefit from substantial funding programs in compensation for their geographical isolation

[Texte]

qu'on peut dire que cette région bénéficie de subventions d'environ 140 millions de dollars par année, cela à juste titre. On ne dit pas qu'on est pour ou contre, mais c'est simplement un fait qui illustre des différences marquées.

Mr. Forrestall: Two hundred and forty. I suggest you check your figures. You are out very, very significantly.

Mr. Racine: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: That is a typographical error.

Mr. Racine: Very well. Thank you for picking that up.

Mr. Forrestall: I wish it was, though.

M. Racine: Sans protection ou compensation, on pourrait même se retrouver dans la situation paradoxale où le coût du transport d'un container entre le centre industrialisé du pays et les provinces Maritimes serait moins élevé que le coût du transport du même container entre Québec et Montréal.

C'est pourquoi nous sollicitons aujourd'hui l'intervention du législateur pour que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ne soit pas adoptée sans que la région de Québec obtienne l'assurance, grâce à des mécanismes d'intervention et de protection, qu'elle pourra avoir accès à une échelle de tarifs concurrentielle.

Permettez-nous de faire valoir qu'il serait tout à fait logique et normal, voire même équitable, que cette loi ne soit pas uniquement à l'avantage des régions centrales. Elle devrait aussi profiter aux usagers de régions plus éloignées, notamment la région de Québec que nous représentons aujourd'hui. En retour de privilèges que les législateurs accordent aux conférences maritimes en les soustrayant à la loi générale contre les coalitions, il nous apparaît tout à fait normal et équitable, nous le répétons, que cette loi dérogatoire leur impose aussi des obligations et des responsabilités.

En partant de ce principe qu'on ne peut obtenir tous les bénéfices et être exemptés de toutes les responsabilités, les conférences maritimes doivent s'engager formellement à utiliser leur pouvoir de négociation auprès des autres transporteurs pour offrir les meilleurs tarifs possibles aux régions plus éloignées.

Sous ce rapport, il y a lieu de rappeler que les conférences maritimes ont cherché à abolir le statut de port de base à trois reprises au cours des trois dernières années. Monsieur le président, si vous me le permettez, je me référerai à la première annexe qui est une lettre adressée le 25 septembre 1985 à M. W.B. Flower, secrétaire des *Canada-United Kingdom Freight Conferences*. Nous écrivions ceci au moment où le statut de port de base nous était automatiquement enlevé.

We acknowledge receipt of your letter advising us of your intention to bring to an end the status of the Port of Quebec as a base port as of January 1, 1986. Without any other mechanism to protect or to counterbalance the loss of such a status, this unilateral decision will seriously affect the enterprises of the eastern Quebec region and will certainly marginalize the economy of

[Traduction]

from central Canada. I think it can safely be said that this area receives approximately \$140 million in grants every year, and justifiably so. We are not saying that we are for it or against it, but it is simply a fact that serves to illustrate the differences.

M. Forrestall: Deux cent quarante, avez-vous dit. Vous devriez vérifier vos chiffres. Vous n'y êtes pas du tout.

M. Racine: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il doit s'agir d'une erreur typographique.

M. Racine: Bon. Merci de nous l'avoir signalé.

M. Forrestall: Ce serait quand même bien, 240 millions.

Mr. Racine: Without protection or compensation of the kind the Maritime Provinces are getting, we might even find ourselves in the paradoxical situation where it might cost less to ship a container from the industrial heartland of the country to the Maritimes than to ship it between Quebec and Montreal.

That is why we are asking Parliament today to see to it that the Shipping Conferences Exemption Act not be passed without assurances that the Quebec City region will have access to a scale of competitive rates through protection and regulation.

We would like to point out that it is entirely logical, normal and fair that this legislation should not serve the exclusive interests of central Canada alone but should also benefit users in peripheral areas such as the Quebec City region. In return for the privileges granted by Parliament to the maritime conferences by exempting them from the combines investigation legislation, it seems entirely normal and fair to us that this exempting legislation should also impose obligations and responsibilities on them.

Therefore, arguing from the principle that one cannot derive all the benefits without assuming any of the responsibilities, the maritime conferences should formally commit themselves to using their bargaining power with other carriers in order to offer the best possible rate to even the most outlying regions.

In this respect we should not forget that the maritime conferences have sought to have home port status abolished three times during the past three years. Mr. Chairman, with your permission, I would like to refer to the first appendix, which is a letter addressed on September 25, 1985, to Mr. W.B. Flower, Secretary of the Canada-United Kingdom Freight Conferences. This letter was written when our home port status was automatically taken from us.

Nous accusons réception de votre lettre concernant l'intention que vous exprimez d'abroger, pour Québec, le statut de port de base dès le premier janvier 1986. Sans autre mécanisme pour nous protéger ou faire contrepois à la perte de ce statut, cette décision unilatérale touchera sérieusement les entreprises de la région de l'est du Québec et servira certainement à

[Text]

this region. If there is no compensation whatsoever to the withdrawal of the status of this port, like better rates for transportation, we will be faced with the fact that it will cost more to handle containers and other cargoes between Quebec and Montreal than between Montreal and Toronto, even if the distance of the latter is double.

Le Conseil régional des transports de l'est du Québec and the Chamber of Commerce and Industry of Quebec Metropolitan intend to lobby both the Canadian and provincial governments to have them analyse this situation further. It would seem to us unfair and even dangerous to a sound Canadian economic system if the benefit of the whole act is only to the profit of the centre of Canada, while eastern Quebec region has to support those economic and social costs.

• 1125

In ending, for all these reasons, *le Conseil régional de l'est du Québec* and the chamber request that the Canadian Shipping Conference postpone any decision as long as the Canadian government and the Canadian Parliament in its review of the law have examined all the consequences of such a decision for the Quebec region. If these consequences are as detrimental as they are expected to be, a compensatory mechanism should be put into place.

A ce moment-là, nous avions même écrit au ministre des Transports de l'époque pour lui faire part de notre souci ainsi que de notre pensée à ce sujet.

Ces allégations exprimées par des représentants de conférences maritimes lors de rencontres que nous avons eues, confirment notre crainte que les conférences maritimes ne se préoccupent, grâce à des tarifs concurrentiels, que d'accaparer les marchés les plus alléchants en volume et négligent les marchés plus marginaux.

Bref, si on se contente de publier des tarifs sans vraiment les négocier pour la région de Québec et pour tout l'est de la province, il nous faudra nous résigner à un système de transports canadien qui, de plus en plus, jouera en faveur des régions déjà économiquement plus fortes, notamment en faveur de toute la région industrialisée se situant entre Montréal, Toronto et Windsor.

Afin de prévenir des éventualités comme celle-là, il nous apparaît essentiel de suggérer au législateur d'imposer aux conférences maritimes l'obligation de maintenir à Québec son statut de port de base original ou, à défaut, d'accepter la règle des points intermédiaires déjà pratiquée dans d'autres modes de transport.

Également, la Commission canadienne des transports devrait pouvoir exercer un pouvoir d'intervention en ce qui concerne les tarifs à partir de balises formellement établies. Entre autres, le Conseil canadien des expéditeurs devrait être pourvu de fonds lui permettant de se

[Translation]

marginaliser l'économie de cette région. Si aucune compensation n'est offerte en retour du retrait de ce statut, comme une amélioration au niveau des taux de transport, il nous faudra nous rendre à l'évidence qu'il en coûtera plus cher de faire transiter les conteneurs et autres marchandises entre Québec et Montréal qu'il n'en coûterait entre Montréal et Toronto même si, dans le dernier cas, il s'agit du double de la distance.

Le Conseil régional des transports de l'est du Québec et la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain entendent faire des pressions auprès des gouvernements fédéral et provincial pour leur demander d'étudier la question de beaucoup plus près. La situation deviendra injuste et même dangereuse pour la bonne santé économique du Canada tout entier si les avantages conférés par cette loi ne se révèlent profitables que pour le centre du Canada au détriment de la région de l'est du Québec qui devra en supporter les coûts économiques et sociaux.

En terminant, pour toutes ces raisons, le Conseil régional des transports de l'est du Québec et la Chambre demandent que le Conseil canadien des expéditeurs retarde toute décision tant que le gouvernement canadien et le Parlement canadien n'auront pas, dans leur révision de la loi, examiné toutes les conséquences d'une telle décision pour la région de Québec. Si ces conséquences sont aussi néfastes que prévues, le mécanisme compensatoire devrait être mis en oeuvre.

At that time, we had even written to the then Minister of Transport to inform him of our concern and of our opinion.

These assertions, which were made by representatives of shipping conferences during the meetings we had, confirmed our fear that the shipping conferences' sole concern was to monopolize the markets with the most attractive volumes, through competitive rates, while neglecting more marginal markets.

In short, if it suffices to merely publish rates instead of really negotiating for the Quebec City region and all of Eastern Quebec, we will have to resign ourselves to an national system of transportation which will increasingly favour regions that are already economically strong, such as the entire industrial region between Montreal, Toronto and Windsor.

In order to counter this possibility, it seems essential that we suggest the House of Commons oblige all shipping conferences to maintain Quebec City's original home port status or else to accept the rule of intermediary points, which is already being used in other modes of transportation.

We also suggest that the Transport Commission should have the power to regulate rates according to a formally established rate scale. Also, the Canadian Shipping Conference should be provided with sufficient funds to enable it to decentralize across Canada by making up for

[Texte]

décentraliser au plan national et de contribuer financièrement, et cela d'une manière supplétive, au maintien d'organismes régionaux représentatifs. Le Conseil canadien des expéditeurs devrait aussi être désigné de façon précise dans la loi comme étant le porte-parole officiel de tout ce complexe que nous suggérons. Nous suggérons aussi qu'un système d'arbitrage soit inséré dans le projet de loi C-21 quant à des litiges pouvant survenir de plaintes concernant les tarifs ou les services offerts par les conférences maritimes.

Tout en nous souciant, au moment de reconduire la loi dérogatoire, de préserver les droits acquis par tout l'est du Québec, nous profitons de l'occasion pour souligner qu'il est important de chercher à réduire les coûts de transport pour les petites et moyennes entreprises de tout l'est du Québec par le développement et la mise en place de nouvelles infrastructures et technologies de transport. Dans cette perspective d'amélioration des transports, et à la suite de représentations faites par la région de Québec, le ministère des Transports fédéral avait fait faire des études qui concluaient à la possibilité d'une nouvelle technologie pouvant permettre aux compagnies ferroviaires de réduire les coûts de transport.

En deuxième et dernière annexe, nous vous avons suggéré le projet appelé *Convoy Canada*, qui avait été présenté il y a quelques années, en vue de faire ce qu'on appelait un corridor entre Windsor, Montréal et Québec au point de vue du transport des containers par rail. Il nous apparaît opportun que votre Comité, au moment de reconduire cette loi, examine la possibilité de faire des recommandations pour la relance de ce projet.

Enfin, si la loi dérogatoire s'avérait préjudiciable à l'économie de la région de Québec, notre région devrait alors entreprendre une campagne vigoureuse pour obtenir des compensations au nom de l'impérieux défi d'équité entre les régions du Canada. Si nous sommes ici ce matin, c'est principalement pour vous le souligner.

La loi devrait nous permettre de solliciter l'aide de l'État pour implanter, au port de Québec, des installations de manutention de containers pour les transporteurs maritimes hors conférence ou faisant partie d'une conférence agissant indépendamment.

• 1130

Je me permettrai de faire un aparté. Nous recommandons que le projet de loi C-21 soit adopté le plus rapidement possible parce qu'il ajoute cet aspect de compétitivité qui, à nos yeux, sera utile aux expéditeurs de la région de Québec et à ceux qui passent par le port de Québec.

Entre autres, on s'est permis de mentionner le retour de la manutention des containers au port de Québec. Récemment, soit le 1^{er} mai de cette année, un article publié dans le *Journal of Commerce* disait que New York semblait vouloir devenir le port canadien pour la région de l'est du Canada. Je vous invite à lire cet article qui est drôlement intéressant et peut-être très important. On

[Traduction]

any lack of operating funds required for representative regional organizations. The Canadian Shipping Conference should also be specifically designated in the act as the official representative of the entire complex we are suggesting. We also suggest that provisions be added to Bill C-21 for a system of arbitration to handle disputes arising from complaints about the rates or services offered by shipping conferences.

While it will be important to safeguard rates already enjoyed by all Eastern Quebec when the dispensatory law is amended, we want also to stress the importance of seeking to reduce the cost of transportation for small and medium-sized businesses throughout Eastern Quebec by developing and implementing new infrastructures and technologies in the field of transportation. With a view to improving transportation, Transport Canada, after hearing representations from the Quebec City region, had studies carried out, which concluded that new technologies were possible that would enable railway companies to reduce shipping costs.

We suggested in our second and last appendix the Convoy Canada proposal, made several years ago, for a rail container transport corridor between Windsor, Montreal and Quebec City. It seems timely to us for your Committee to examine the possibility of recommending that this proposal be adopted while you are amending the dispensatory law on shipping Conferences.

Finally, if the dispensatory law turns out to be detrimental to the economy of the Quebec City region, our region should then undertake a vigorous campaign to obtain compensation, in the name of the compelling challenge of fairness among the regions of Canada. Our main reason for appearing here this morning is to emphasize this point with you.

The act should enable us to seek government aid to install container handling facilities at the port in Quebec City to accommodate carriers who do not belong to the shipping conferences, or who belong to a conference but are taking independent action.

You will allow me to make a few additional remarks. We recommend that Bill C-21 be adopted as soon as possible, because it includes the notion of competitiveness, which we feel will be useful to Quebec City area shippers and those using the port of Quebec City.

One point we raised is the reinstallation of container handling facilities in the port of Quebec. Recently, on May 1, 1987, an article published in the *Journal of Commerce* stated that New York seemed to want to become the Canadian port for Eastern Canada. I suggest you read this article. It is very interesting indeed, and may be very important. For example, it mentions the super

[Text]

faisait allusion, par exemple, aux *super container ships* de 4,000 TEU qui pourraient éventuellement être considérés comme pouvant atteindre le port de Québec, à cause de ses eaux profondes. D'une façon indirecte, ce projet *Convoy Canada* que nous vous présentons dans notre mémoire pourrait s'ajouter au concept de navires qui s'arrêteraient à Québec pour la manutention des containers.

En ce qui concerne l'information adéquate, qui nous semble un prérequis et qui n'existait pas dans le passé, les régions éloignées des bureaux principaux des conférences maritimes ont difficilement accès à la tarification et à tout cela. M. Dolbec pourra élaborer là-dessus si vous le désirez.

En tant qu'intervenant du milieu, nous vous demandons d'examiner la possibilité de mieux contrôler les coûts de transport des petites et moyennes entreprises. C'est ce que nous voulons dire quand nous parlons dans notre mémoire d'information adéquate. Nous vous faisons remarquer encore une fois que les organismes comme la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et le Conseil régional des transports n'ont pas les ressources financières nécessaires pour se battre dans ce dossier de la tarification.

En terminant, nous invitons le Comité législatif à examiner la possibilité de recommander des mesures palliatives et correctives:

—Pour ce qui est de la tarification, M. Dolbec pourra pour vous en parler un peu plus longuement.

—Dans le but d'établir une équité qui, croyons-nous, n'existe pas maintenant, nous croyons que tout avis de modification des tarifs, des services ou des règlements devrait être maintenu pour 90 jours.

—Également, la portée du projet de loi C-21, qui est maintenant fixée à cinq ans, devrait être ramenée à trois ans.

En terminant, au moment où, plus que jamais, le Canada doit relever le défi de consolider et d'étendre ses marchés extérieurs, nous répétons qu'il est important que le législateur soit très vigilant dans l'examen d'une loi dérogatoire qui, si elle n'était pas assortie d'un mécanisme adéquat de surveillance et d'intervention, pourrait constituer une entrave à l'expansion commerciale de la région de Québec et des régions secondaires de moindre importance au niveau du volume d'affaires et de transport.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Racine. Au nom de mes collègues de langue anglaise, j'aimerais remercier d'une façon toute particulière l'équipe de traduction qui, comme moi, a pu constater que lorsqu'on maîtrise un sujet en profondeur, il n'est pas facile de dire tout ce qu'on a à dire dans un temps limité. Je vous félicite quand même d'avoir livré tout ce volume de renseignements en un temps record.

Monsieur Ouellet.

[Translation]

container ships of 4,000 U.S. tons, for which the port of Quebec might be considered accessible because of its depth. The Convoy Canada proposal that we present in our brief could indirectly form a part of the concept of ships stopping at Quebec for container handling.

Concerning adequate information, which we feel is a prerequisite and has not existed in the past, it is difficult for regions distant from the head offices of shipping conferences to have access to rates and related information. Mr. Dolbec could give you more information on this topic if you wish.

As a participant in this industry, we ask you to examine possible improved control of transportation costs for small and medium-sized businesses. This is what we mean when we refer in our brief to adequate information. Once again, we note that organizations such as the Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain and the Conseil régional des transports do not have the financial resources required for representation in the rate issue.

In closing, we invite the legislative committee to examine the possibility of recommending short-term remedies and corrective measures:

—Concerning rates, Mr. Dolbec will be able to give you more details.

—In order to establish a certain fairness, which in our opinion does not currently exist, we feel that any notice of changes in rates, services or regulations should be maintained for 90 days.

—In addition, the term of Bill C-21, now set at five years, should be shortened to three years.

In closing, at a time when Canada must accept the challenge of consolidating and expanding its foreign markets, we repeat that the House of Commons must be very vigilant in examining the dispensatory law, which, if it does not go hand in hand with adequate mechanisms for verification and regulation, could hinder the expansion of trade in the Quebec City region and in secondary regions with lower sales figures and traffic volume.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Racine. On behalf of my English-speaking colleagues, I would like to extend special thanks to the team of interpreters. Like myself, they have had the opportunity to note that when someone has in-depth knowledge of one's subject, it is hard to say everything one has to say in a limited time. I do congratulate you on having rendered all this information in record time.

Mr. Ouellet.

[Texte]

M. Ouellet: Je voudrais d'abord féliciter les représentants de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain pour le mémoire qu'ils nous présentent ce matin. Ce point de vue est très important pour nous, membres du Comité. Je n'ai qu'un regret, monsieur le président: on aurait dû entendre ce témoin plus tôt au cours de nos délibérations. Il s'agit d'un mémoire très bien fait, très pertinent, qui nous donne un certain nombre de recommandations précises, ce que l'on n'a pas eu dans les mémoires précédents.

[Traduction]

Mr. Ouellet: I would first like to congratulate the representatives of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* for the brief they have submitted to us this morning. Their point of view is very important for us as members of the committee. I have only one regret, Mr. Chairman: We should have heard this witness earlier in the course of our deliberations. This is a very well-prepared brief that gives us several specific recommendations, something we have not seen in earlier briefs.

• 1135

Jusqu'à maintenant, les conférences nous ont dit que le projet de loi signifiait la fin des conférences, à plus ou moins brève échéance, et le Conseil canadien des expéditeurs nous a dit que le projet de loi était très bon et qu'il fallait l'adopter rapidement sans le modifier. Votre mémoire se situe entre ces deux positions et, de plus, on y fait une série de recommandations spécifiques. Je pense en particulier aux recommandations voulant que le registre de tarification des conférences maritimes soit traité en langage informatisé, qu'il y ait une certaine équité dans l'accès à l'information et que le coût de consultation de cette documentation soit inversement proportionnel à l'éloignement du dépôt central. Ce sont des choses que j'aurais aimé savoir au début puisque j'aurais pu poser des questions aux témoins représentant les conférences. On pourra peut-être le faire cet après-midi parce que je pense qu'un témoin représentant une conférence se présentera devant nous un peu plus tard.

De toute façon, je veux vous remercier pour votre présentation et vous féliciter pour la qualité de votre travail.

Je veux vous poser une question bien précise. Vous nous dites au début que vous appuyez sans réserve les propositions et recommandations du Conseil canadien des expéditeurs. Le Conseil canadien des expéditeurs, qui est venu témoigner devant nous, avait une batterie de membres du conseil représentant l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association minière du Canada, *the Canadian Retail Shippers' Association*, l'Association des pâtes et papier et l'Association des manufacturiers canadiens, tous des poids lourds. A la page 2 de votre document, vous nous dites ceci:

Il y a danger que les bénéfices de cette loi dérogatoire sur les conférences maritimes soient réservés aux clubs privilégiés des grandes entreprises nationales et multinationales ainsi que de certaines régions économiquement plus fortes.

A la lecture du projet de loi C-21, il me semble évident que c'est un effort de la part du gouvernement pour favoriser les gros expéditeurs. Le projet de loi C-21 est bien différent de la loi de 1979. Il y a, dans le projet de loi C-21, des modalités totalement différentes de ce à quoi nous étions habitués, à savoir une loi qui, tous les cinq ans, reconduisait la loi disant que les conférences n'avaient pas à se soumettre à la Loi sur la concurrence.

Up until now, we have been told by the conferences that the bill meant their imminent end, and by the Canadian Shipping Conference that the bill was a very good one that should be passed quickly without amendment. Your brief falls between these two positions and includes a series of specific recommendations. I note in particular the recommendations that the register of shipping conference transport rates be computerized, that there be some degree of fairness in access to information, and that the cost of consulting this documentation be inversely proportional to the distance of the regional centre from head office. I wish I had known these things earlier; I could have questioned the witnesses for the conferences. Perhaps we could do so this afternoon: I think one witness representing a conference will appear before us a little later.

In any case, I would like to thank you for your presentation and congratulate you on the quality of your work.

I would like to ask you one very specific question. Initially, you said that you support unconditionally the proposals and recommendations of the Canadian Shipping Conference. This Conference, which testified before us, included a battery of powerful members representing the Canadian Chemical Producers' Association, the Mining Association of Canada, the Canadian Retail Shippers' Association, the Canadian Pulp and Paper Association, and the Canadian Manufacturers' Association. On page 2 of your brief, you say:

There is a danger that the benefits of the dispensatory law on the Maritime Conferences will be reserved for the "exclusive club" made up of large national and international corporations, as well as certain more economically-favoured regions.

Having read Bill C-21, I find it obvious that it represents a government effort to favour large shippers. Bill C-21 is quite different from the 1979 act, and includes terms that differ completely from those to which we were accustomed: the renewal, every five years, of an act exempting the conferences from the requirements of the Combines Investigation Act. This document is much more than just an exemption from the requirements of this act.

[Text]

Ce document-ci, c'est beaucoup plus qu'une simple exception à la Loi sur la concurrence.

Ma question est très précise: où, dans ce projet de loi, voyez-vous un avantage pour les petites et moyennes entreprises? Je sais que vous vous inquiétez pour l'avenir du port de Québec, et je me demande quels amendements précis on pourrait présenter pour protéger les petites et moyennes entreprises que vous semblez représenter.

• 1140

Mr. Racine: Monsieur Ouellet, permettez-moi de vous dire que j'apprécie vos commentaires et votre question. Je vais essayer d'y répondre le plus directement possible.

Tant mieux si le projet de loi C-21 favorise les grandes entreprises et les multinationales. Nous ne sommes pas en contradiction avec cet aspect-là et, d'ailleurs, c'est pourquoi nous appuyons le projet de loi tel qu'il est rédigé. Nous nous sommes permis d'ajouter des commentaires et suggestions dans notre mémoire, et j'apprécie que vous les ayez soulignés ce matin.

Comment le projet peut-il aider les petites et moyennes entreprises pour la région de Québec? Eh bien, je dois dire qu'il fait allusion au *patronage concept* qui, d'après nous, ne serait pas incohérent avec la progression et l'expansion des petites et moyennes entreprises dans notre région. Lorsqu'on dit qu'il y a peut-être un manque d'équité entre les grandes régions centrales et les régions secondaires c'est parce que Québec en est une du point de vue volume d'affaires. On y voit en effet un problème, à savoir que si le projet de loi C-21 passe avec certaines des nuances qu'on apportait, en plus de ce qui est déjà mentionné là, il protégerait en fait une tarification, que cela s'appelle statut de port de base. Loi des points intermédiaires ou toute autre chose. Il a fallu se battre sur ce que nous voyions comme un abus de pouvoir que la loi précédente permettait aux conférences maritimes, c'est-à-dire l'annihilation du statut de port de base, et ce, faisant en sorte, monsieur Ouellet, que les petites et moyennes entreprises auraient été affectées, à plus ou moins court ou long terme, par une tarification qui était moins équitable par rapport à des régions plus centrales. Donc, c'est l'aspect qu'on veut faire valoir, et je demanderais à M. Talbot, si vous me le permettez, d'ajouter à mes commentaires.

M. Ouellet: Avec plaisir. Je pense que M. Talbot pourrait peut-être nous éclairer. Comprenons-nous bien! Au moment où on se parle, le port de Québec n'a pas encore perdu son statut de port de base sauf que depuis deux ans, successivement à tous les ans, les conférences essaient de vous enlever votre. . .

M. Pierre Talbot (vice-président et directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain): C'est ça.

M. Ouellet: Mais vous savez très bien que depuis 1984, en fait, la loi est «terminée» et elle est reconduite de six mois en six mois parce que le Parlement n'a pas légiféré encore. Cela veut-il dire que si le projet de loi C-21 est

[Translation]

My question is quite specific: In this bill, where do you see an advantage for small and medium-sized businesses? I recognize your concern for the future of the Quebec City port, and I wonder what specific amendments could be made to protect the small and medium-sized businesses that you apparently represent.

Mr. Racine: Mr. Ouellet, allow me to say that I appreciate your comments and your question. I shall try to answer as directly as possible.

If Bill C-21 favours large and multinational businesses, so much the better. We are not opposed to that aspect of the bill; in fact, that is why we support the bill as it stands. We have taken the liberty of adding comments and suggestions in our brief, and I appreciate your having pointed them out this morning.

How can the bill help small and medium-sized businesses in the Quebec City region? Well, I must point out that it alludes to the *patronage concept*, which we feel is not consistent with progress and expansion of small and medium-sized businesses in our region. When we refer to possible inequity between large central regions and secondary regions, we place Quebec City in the second category from a sales volume standpoint. We do see a problem there: if the current content of Bill C-21, with some of our modifications, is passed, it would in fact protect a certain rate structure, regardless of whether it is called home port status, the intermediary point rule, or anything else. We have had to fight over what we considered an abuse of power by the shipping conferences under the old act. Sooner or later, Mr. Ouellet, this elimination of the home port status would have subjected small and medium-sized businesses to a tariff structure that was less fair to them than to the central regions. This is the point we wish to make. I would ask Mr. Talbot to add his comments to my own.

Mr. Ouellet: Certainly. I think Mr. Talbot could enlighten us. We must not misunderstand each other. At the moment, the Port of Quebec City has not yet lost its home port status. However, for the last two years, the conferences have been trying to take away your. . .

Mr. Pierre Talbot (Vice-President and General Manager of the Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain): That is correct.

Mr. Ouellet: But you are quite aware that since 1984 the act has expired and is renewed every six months, because Parliament has not yet passed legislation. Does this mean that if Bill C-21 is adopted without amendment, Quebec

[Texte]

adopté sans amendement, il est fort possible que Québec perde son statut de port de base? C'est bien cela?

M. Talbot: Cela est possible et même probable. Parce qu'on a nettement l'impression que ce qui a retenu les conférences maritimes, jusqu'à présent, c'est la perspective de devoir se représenter devant le Parlement pour reconduire la loi et, à ce moment-là, d'avoir à défendre cette question d'équité. Or, on a nettement l'impression que, dans ce cas-là, on pourrait compter sur l'alliance du législateur parce que cette notion d'équité régionale est trop importante pour que le législateur l'oublie, mais pas pour ce qui concerne le tarif des PME. Ce qu'on vise dans ça, c'est en quelque sorte de greffer le pouvoir de négociation de la région de Québec, qui est plus petite, au pouvoir de négociation d'une région centrale comme Toronto. C'est pour cela qu'on dit «si vous nous accordez les mêmes tarifs». On sait que pour Toronto, ce sont des tarifs largement négociés. Il y a un volume. D'ailleurs les conférences maritimes l'ont confirmé en nous disant: Écoutez, vous n'avez pas assez de trafic pour qu'on négocie des taux. Or, conséquemment, ce qu'ils nous offrent, ce sont des tarifs publiés, au détail. Par contre, vous en avez trop pour qu'on supporte le transport terrestre. Donc, cela nous laisse dans un *no man's land* qui, graduellement, va nous marginaliser. En somme, trop volumineux pour qu'on supporte les coûts et pas assez pour qu'on s'intéresse à négocier avec vous.

• 1145

Donc, à ce moment-là, on a dit: d'accord, greffez la région de Québec au pouvoir des régions centrales! Et c'est là, le principe du statut de port de base ou de la règle des points intermédiaires. Cela veut dire qu'automatiquement, on va bénéficier des grosses associations donc, de tous ceux qui vont négocier des tarifs. Ils vont négocier pour nous, sans qu'on ait à mettre des structures de négociations en place, parce qu'on n'a pas le volume, on n'a pas les effectifs, etc.

M. Ouellet: Monsieur Talbot, en vertu de ce projet de loi, dans le futur, il y aura des contrats confidentiels. Donc, forcément, le contrat confidentiel veut dire que le plus gros, le plus fort, aura les meilleurs prix. Mais ce sera gardé secret. Il est donc possible qu'en vertu de contrats confidentiels, où une compagnie devra concéder un meilleur prix à un gros client, ladite compagnie, puisque ce sera confidentiel et ce ne sera pas su, essaiera de se reprendre avec un plus petit expéditeur et lui charger pour les pertes qu'elle devra encourir pour garder le contrat avec le gros expéditeur.

Donc, ne pensez-vous pas que vous serez affectés et que, justement, vous aurez à payer pour cela?

M. Talbot: Oui, effectivement, on risque d'être affectés. Cependant, c'est pour cela qu'on demande que la Commission des transports ait le pouvoir de fouiller, d'enquêter, pas seulement le dépôt. . .

M. Ouellet: D'accord. A quelle article du projet de loi voulez-vous cet amendement?

[Traduction]

City may very well lose its home port status? Is that correct?

Mr. Talbot: It is possible and even probable, because we have the clear impression that what has held back the shipping conferences until now is the possibility of having to appear before Parliament to have the act renewed and having to address the issue of fairness. We have the clear impression that were this to happen, we could count on support from Parliament since, unlike a rate for small and medium-sized businesses, the concept of regional fairness is too important to be ignored. Our objective is to link the negotiating power of the Quebec City region, a smaller region, to the negotiating power of a central region such as Toronto. This is why we refer to the possibility of your granting us the same rates. We know that in the case of Toronto, rates are mostly negotiated. It has a certain volume. The shipping conferences have also confirmed this point. They argue that traffic is not heavy enough to justify negotiating rates. So they offer us published retail rates. On the other hand, they claim traffic is too heavy for them to pay for overland transport. This situation leaves us in a *no man's land*, so our area is slipping out of the mainstream. To sum up, our traffic is too heavy to justify overland transportation costs and not heavy enough for us to negotiate rates.

So at that point we said: Okay, lend the Quebec region the power of the central regions! That's where the principle of home-port status or the rule of intermediary points comes into play. In other words, we will automatically enjoy the benefits of large associations, of all those who will be negotiating tariffs. They will be negotiating for us, without our having to set up negotiating structures, because we do not have the volume, the staff and so forth.

Mr. Ouellet: Mr. Talbot, there will be confidential contracts in future under this bill. Confidential contracts necessarily mean that the largest and strongest companies will get the best prices. But, they will be kept secret. It is therefore possible that under these confidential contracts, in which a company will have to give a better price to a big client, since the price will be kept confidential, the company will try to make up its losses with large shippers at the expense of the smaller shippers.

Do you not therefore think that you will be affected and that you will have to pay the price of this provision?

Mr. Talbot: Yes, there is a danger that we will be affected. However, that is why we are asking that the Canadian Transport Commission be able to investigate and look into things, not only in the case of filing. . .

Mr. Ouellet: Right. Which clause of the bill would you like to amend in this way?

[Text]

M. Racine: Nous le mentionnons à la page 8 de notre mémoire, monsieur Ouellet. Dans le texte de loi lui-même, ça serait à l'article traitant du dépôt des tarifs, je suppose.

M. Talbot: Si la Commission des transports conserve le pouvoir d'enquête, à ce moment-là.

M. Racine: C'est à l'article 14.

M. Ouellet: A l'article 14.

M. Talbot: Il nous apparaît là qu'il y a quand même une certaine protection, parce que si on voit que—excusez l'expression—le viol devient trop flagrant, à ce moment-là, on demandera au législateur d'intervenir. Toutefois, il nous faut un chien de garde, n'est-ce pas, dans cette loi dérogatoire? Il faut qu'on soit bien informés et qu'on puisse «loger» des plaintes.

M. Ouellet: Je suis tout à fait d'accord avec le point de vue exprimé par M. Talbot et je crois, monsieur le président, que ce qui serait très utile. . . Évidemment, je comprends que vous nous avez donné un mémoire en termes de présentation de mémoire, mais je ne sais pas si vous avez des conseillers juridiques qui pourraient, possiblement dans les prochaines 48 heures, nous soumettre, en termes juridiques, un amendement approprié. Je comprends très bien ce que vous voulez, mais lorsque nous voudrions transformer cette demande en amendement précis à la loi, je dois vous dire que cela sera excessivement difficile, dans ce texte-là, à moins d'avoir l'avis d'un conseiller juridique, pour trouver comment on va garantir que Québec va garder son statut de port de base original.

Je ne sais pas si le président est capable de le faire mais il m'apparaît absolument impossible d'amender la loi, soit pour faire cela ou soit en termes précis, à savoir s'assurer que le projet de loi C-21 respecte la règle des points intermédiaires déjà pratiquée dans d'autres modes de transport. Je vous dis franchement que je me sens incapable de donner suite, d'une façon concrète, à votre proposition à moins que vous nous donniez le texte législatif approprié.

M. Racine: J'ai beaucoup apprécié l'intervention de M. Ouellet. Cela prouve, d'une façon directe, que nos moyens limités, malheureusement, ne nous permettaient pas de le faire.

M. Ouellet: C'est cela.

M. Racine: Toutefois, nous allons vraiment essayer de réussir ce coup de force-là.

J'aurais un dernier point sur l'aspect de votre question.

• 1150

M. Dolbec a peut-être quelques faits et chiffres relatifs à votre question sur l'utilité de cela pour la région de Québec et son port.

M. Yvon Dolbec (président, Comité des transports, affaires maritimes de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, membre du Conseil

[Translation]

Mr. Racine: We mention it at page 8 of our brief, Mr. Ouellet. I suppose it would be the clause concerning the filing of rates.

Mr. Talbot: If the Transport Commission maintains its investigative authority.

Mr. Racine: It is clause 14.

Mr. Ouellet: Clause 14.

Mr. Talbot: We think that there is some protection contained in this clause, because if the rip-off becomes too flagrant, a request will be made to Parliament to intervene. However, we do need a watchdog do we not, in this dispensatory act? We must be well-informed and we must be able to file complaints.

Mr. Ouellet: I could not agree more with Mr. Talbot, and I think, Mr. Chairman, that it would be very useful. . . Of course, I appreciate that you have presented a brief here today, but I do not know whether or not you have some legal advisors who could submit an appropriate amendment to us in the next 48 hours. I know exactly what you want, but when we try to convert your request into a specific amendment to the act, I must tell you that it will be extremely difficult to determine how we can ensure that Quebec will keep its home-port status, unless we have some legal advice.

I do not know whether the Chairman can do anything, but it seems utterly impossible to me to amend the bill, either to include this provision or to change specific wording, to ensure that Bill C-21 complies with the intermediary points rule that is already in effect in other modes of transportation. I must tell you quite frankly that I do not feel that I can follow up on your proposal in concrete terms, unless you give me an appropriate amendment.

Mr. Racine: I very much appreciate Mr. Ouellet's remarks. They demonstrate directly that because of our limited resources, we were unfortunately unable to supply what he has requested.

Mr. Ouellet: That is correct.

Mr. Racine: However, we are going to try to bring off this feat.

I would like to make one final point about another aspect of your question.

Mr. Dolbec may have some facts and figures on your question about the usefulness of this initiative for the Quebec region and its port.

Mr. Yvon Dolbec (President, Transport Committee, Marine Affairs of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*, Member of the

[Texte]

régional des transports): Strictement sur le plan de l'argent, pour expédier un container de Montréal à Toronto par rail, il en coûte 231\$. Pour expédier un container de Montréal à Québec, il en coûte 594\$.

Vous pouvez constater la marginalisation. Ce sont des chiffres tirés des tarifs.

M. Racine: Monsieur le président, je me permets d'intervenir très brièvement. J'ai dit que nos moyens financiers n'étaient pas suffisants. C'est pour cela qu'on s'est permis de «quêter» dans le mémoire qu'on vous a présenté. Pourriez-vous nous fournir un appui juridique, par exemple de quelqu'un de la Commission canadienne des transports qui pourrait étudier ce dossier-là?

Un témoin: Un fonctionnaire.

M. Racine: Nos moyens sont très limités.

Le président: Il y a des gens du ministère des Transports qui sont ici, et nous étudierons très sérieusement votre demande après la réunion. Ainsi, s'il y a une solution possible, le Comité en sera saisi avant 9h30 jeudi. Comme je l'ai dit, le Comité étudiera le projet de loi article par article à partir de jeudi matin.

M. Racine: Merci, monsieur le président, de bien vouloir étudier cette demande.

M. Dolbec: Monsieur le président, j'aimerais aussi que vous étudiez très sérieusement la transparence de la tarification des différentes conférences. Actuellement, à des endroits comme Québec, on est dans la plus grande noirceur. Si on veut connaître un taux, il faut venir ici à Ottawa, à la Commission, ou aller au bureau de la conférence à Montréal.

L'information électronique qu'on propose devrait être mise à la disposition des gens à des prix tout à fait raisonnables. Dans l'est du Québec, il y a 17 ou 20 conférences. Si on devait acheter le tarif de chacune de ces conférences par le biais des chambres de commerce, il nous en coûterait une dizaine de milliers dollars. C'est au-dessus de nos moyens.

Si chacune des PME, par le biais de son ordinateur, pouvait venir chercher l'information à la Commission des transports, ici à Ottawa, cela compenserait largement pour les clauses cachées et les taux cachés des contrats dont vous parliez. On pourrait découvrir dans les tarifs les taux spéciaux qui sont publiés et les appliquer aux PME de notre région.

M. Ouellet: C'est une excellente suggestion. Monsieur le président, comme vous le savez, chaque comité a le droit de solliciter les avis et les services des experts de la Bibliothèque du Parlement ou même des avocats qui travaillent au contentieux de la Chambre des communes. Peut-être devrions-nous envoyer le mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain aux gens du contentieux de la Chambre des communes et demander à ceux-ci de formuler en termes juridiques les trois propositions très précises de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec

[Traduction]

Conseil régional des transports): The cost of shipping a container from Montreal to Toronto by rail is \$231. The cost of shipping a container from Montreal to Quebec City is \$594.

You can see the difference. These figures were taken from the tariffs.

Mr. Racine: Mr. Chairman, I would like to make a brief remark. I said that our financial resources were inadequate. That is why we took the liberty of "begging" for money in our brief. Could you give us some legal support, for example someone from the Canadian Transport Commission who could look at this issue?

A witness: An official.

Mr. Racine: Our resources are very limited.

The Chairman: We have some officials from the Department of Transport present, and we will look at your request very seriously after the meeting. If a solution can be found, the committee will be informed of it before 9.30 a.m. Thursday. As I said, the committee will begin its clause-by-clause study of the bill on Thursday morning.

Mr. Racine: Thank you, Mr. Chairman, for agreeing to look at our request.

Mr. Dolbec: Mr. Chairman, I would also ask you to take a serious look at the availability of information about tariffs in the various conferences. In places such as Quebec, we are completely in the dark at the present time. If we want to know a rate, we have to come here to Ottawa, to the Commission, or go to the conference's office in Montreal.

The electronic information we suggest should be made available to individuals at reasonable prices. There are 17 or 20 conferences in Eastern Quebec. If we had to buy the tariff of each conference through the various chambers of commerce, it would cost us in the neighbourhood of \$10,000. We simply cannot afford it.

If each small and medium-sized business could get the information from the Transport Commission here in Ottawa, using its computer, that would, to a large extent, make up for the hidden clauses and the hidden rates contained in the contracts to which you referred. We could find out in the tariffs the special rates that are published and apply them to the small and medium-sized businesses in our region.

Mr. Ouellet: That is an excellent idea. As you know, Mr. Chairman, all committees are entitled to request the advice and services of the experts in the Library of Parliament, or even of the lawyers in the legal services department of the House of Commons. Perhaps we should send this brief to the House of Commons legal staff and ask them to put the three very specific recommendations into legal language. The committee can accept or reject amendments, but at least we would be able to see the three recommendations in legal terms, as amendments to Bill C-21.

[Text]

métropolitain. Le Comité peut accepter les amendements ou les refuser, mais au moins, on pourra voir ce que ces trois recommandations signifient en termes juridiques, en termes d'amendements au projet de loi C-21.

Le président: Dès la fin de la présente séance, nous entreprendrons les démarches afin de satisfaire à cette demande.

M. Ouellet: Merci.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We have endeavoured to be critical of this bill with various groups appearing, and I find your presentation one of the most significant we have had. I echo many of the observations of Mr. Ouellet.

Your concern about small and medium-sized businesses and about marginalization in the Canadian economy are just the kinds of concerns that my colleagues and I have been expressing in dealing with the whole *Freedom to Move* package and its consequences. I find very significant your fear that the shipping conferences' sole concern was to take over the largest markets through competitive rates while neglecting more marginal markets. In years past we have tried to ensure balance among the regions in Canada in order to allow them all opportunity. Though Mr. Forrestall may regret that the maritime protection is not as significant as it should be, that only underscores a long-established principle that has been neglected recently.

• 1155

On the question of service at Quebec City in accommodating carriers who do not belong to the conferences or who belong to conferences but are taking independent action, does this reflect a concern about the facilities in Quebec City? Is the situation such that independent action would not be possible in Quebec City because the facilities are tied up by a conference member who would not make them available to others?

Mr. Dolbec: This is exactly what we are afraid of. We are worried that the conference would stop carriers from coming unless they have independent action. That is why we like it this way. We think they could take independent action, and we have large shippers in eastern Quebec who could benefit from that.

Mr. Racine: This is the competitive aspect Bill C-21 offers. We find it would be useful to Quebec and its region.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I sense an ambivalence in your presentation. At the beginning you support the shippers council, and at one or two other points you are supportive of their presentation. Yet there is a profound uneasiness about how the system will actually operate for the small and medium-size businesses. You seem to be looking for protection to the systems of regulation we have attempted to establish in the past. I think you want to strengthen the regulatory arrangements

[Translation]

The Chairman: As soon as this meeting is over, we will take steps to comply with your request.

Mr. Ouellet: Thank you.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Lors de la comparaison de nos différents témoins, nous avons cherché à critiquer le projet de loi. Je dois dire que je trouve votre exposé l'un des plus importants que nous avons entendus. Je m'associe à bien des remarques faites par M. Ouellet.

Vos préoccupations en ce qui concerne les PME et la marginalisation de l'économie canadienne ressemblent aux questions soulevées par mes collègues et moi-même au sujet de l'ensemble de mesures qui découlent du rapport *Aller sans entraves*. Je trouve extrêmement importante votre crainte que la seule préoccupation des conférences maritimes était d'accaparer les marchés les plus importants en offrant des taux compétitifs, tout en laissant pour compte les marchés plus marginaux. Par le passé, nous avons essayé de garder l'équilibre entre les régions, au nom de l'égalité des chances. M. Forrestall peut regretter que la protection maritime soit insuffisante, mais cela ne fait que souligner un principe de longue date qui a été négligé ces derniers temps.

À propos du service disponible à Québec pour les transporteurs qui n'appartiennent pas à une conférence maritime, ou qui se prévalent de la possibilité d'une mesure distincte, êtes-vous inquiet de la disponibilité des installations? Se pourrait-il que les mesures distinctes soient impossibles à Québec parce que les installations sont prises par un membre d'une conférence qui refuserait de les céder aux autres transporteurs?

M. Dolbec: C'est exactement ce que nous craignons. Nous craignons que la conférence n'empêche les transporteurs de venir à Québec, à moins qu'ils n'aient une mesure distincte. C'est pourquoi nous préférons le statu quo. Nous estimons qu'ils pourraient se tourner vers les mesures distinctes et il y a dans l'est québécois de grands expéditeurs qui pourraient en bénéficier.

M. Racine: C'est l'aspect concurrentiel du projet de loi C-21. Nous estimons que ce serait une bonne chose pour Québec et la région.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je sens dans votre exposé une certaine ambivalence. Au début, vous appuyez la position du conseil des expéditeurs, et vous réitérez votre appui sur un ou deux points. Mais en même temps, vous semblez très inquiet de ce que le système peut vouloir dire pour les petites et moyennes entreprises. Vous semblez vous tourner vers les systèmes de réglementation que nous avons essayé d'établir par le passé pour y chercher une protection. J'ai l'impression que vous voulez

[Texte]

for shipping conferences and probably for other parts of transportation in Canada. In the best Canadian tradition, you are looking to politics to try to ensure protection for regions. Am I right?

Mr. Racine: Our presence this morning confirms your comments. There was a possible abusiveness of the utilization of the former law, proof of which we have tabled this morning. It is one of the intricacies with regard to our region.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You say:

The Canadian Transport Commission has the power to regulate rates according to a formally established rate scale.

This would be to build on traditions of the past quite differently from the intent of Bill C-21, would it not?

Mr. Racine: A power of intervention is somewhat different from sanctioning. We are trying to visualize the uneasiness with which the old law would enable the conferences to operate without control. We are not trying to corner them; we are trying to make sure there is no abuse.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This is reflected also in your concern about confidentiality.

• 1200

Mr. Racine: I think confidentiality has always existed and I am afraid it will always exist. I do not know whether I can state it officially this morning. Unless we are wrongly informed, however, it strikes us that Bill C-21 in our eyes would patriate some shippers' business that is already going through the U.S.A. ports because they have these confidentiality contracts possibilities and so on. In other words, Bill C-21, in our eyes in the way we see it and the way it is there, would far from detract from the popularity of using the ports of both Montreal and Quebec. We are far from being against Montreal, but we think very seriously it would add to the possibility of patriating some business that is already lost to some U.S. ports at the present.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The consequence of following the American legislation in Bill C-21 is that we may already have been undercut by the U.S. provisions. For us to ape the American provisions is not going to strengthen us. Canadian ports are already threatened by what the U.S. has allowed.

Mr. Racine: I do not know whether this will answer some of the comments you have just made, but the fact is that U.S. law, according to the way we understand it, has no loyalty contracts. We think Bill C-21 is going further to the advantage of the present conferences.

Mr. Chairman, I will be very rude. We were expected to appear before the Senate at 11.45 a.m.; I think you did mention it. It was one of the reasons I spoke so rapidly at

[Traduction]

renforcer la réglementation sur les conférences maritimes, et probablement aussi sur les autres modes de transport au Canada. Conformément à la tradition canadienne, vous demandez aux politiciens de protéger les régions. Ai-je raison?

M. Racine: Notre présence ici ce matin le confirme. L'ancienne loi se prêtait aux abus, ce dont nous avons fait la preuve ici ce matin. C'est l'un des éléments qui complique la situation dans notre région.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous dites:

... que la Commission des transports puisse exercer un pouvoir d'intervention en ce qui concerne les tarifs à partir de balises formellement établies.

On s'appuierait ainsi sur la tradition et l'on s'éloignerait de l'intention du projet de loi C-21, n'est-ce pas?

M. Racine: Un pouvoir d'intervention ce n'est pas la même chose qu'une approbation. Nous essayons de voir comment l'ancienne loi peut empêcher les conférences d'agir à leur guise. Nous n'essayons pas de leur lier les poings; nous voulons nous assurer qu'il n'y a pas d'abus.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela transparait également dans ce que vous dites à propos des contrats confidentiels.

M. Racine: Je pense que les contrats confidentiels ont toujours existé, et je crains qu'ils ne continuent d'exister. Je ne sais pas si je peux le dire officiellement ce matin. À moins que nos renseignements soient erronés, il nous semble que le projet de loi C-21 permettrait de rapatrier certains contrats d'expédition qui vont actuellement à des ports américains parce qu'il est possible aux États-Unis de faire des contrats confidentiels, et ainsi de suite. Autrement dit, il nous semble que le projet de loi C-21, tel que nous l'interprétons, serait loin de faire du tort à la popularité des ports de Montréal et de Québec. Nous ne sommes pas du tout ennemis de Montréal, mais nous pensons vraiment que cela permettrait de rapatrier une partie des contrats que nous avons perdus en faveur des ports américains.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si nous suivons la voie américaine dans le projet de loi C-21, nous risquons de nous apercevoir qu'on nous a déjà coupé l'herbe sous les pieds. Ce n'est pas en singeant la loi américaine que nous allons renforcer notre position. Les ports canadiens sont déjà menacés par les dispositions de la loi américaine.

M. Racine: Je ne sais pas si cela a un rapport avec ce que vous venez de dire, mais le fait est que d'après notre interprétation, la loi américaine ne prévoit pas de contrats d'exclusivité. Nous estimons que le projet de loi C-21 va plus loin dans les avantages qu'il accorde aux conférences maritimes.

Monsieur le président, je vais être très impoli. Nous devons comparaître devant le Sénat à 11h45; vous l'aviez dit, je crois. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai fait

[Text]

the beginning, because we knew very well that we did not have much time, unfortunately, to spend with this very interesting committee discussion.

Mr. Forrestall: So that is what you think of us, eh?

The Chairman: Well, it is only. . .

Mr. Forrestall: You would sooner be over there at the Senate.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The other place can wait—right, Mr. Forrestall? The other place can wait.

The Chairman: We have already informed the Senate that you will be a little bit late and they are expecting you—

Mr. Racine: We would like to phone, Mr. Forrestall; I appreciate it.

The Chairman: We can take the time; maybe another five minutes with us would give members—

Mr. Belsher: We have informed them you were running a little late.

Mr. Racine: Thank you very much.

The Chairman: We will take the time. After your question, with the permission of the members, I have a couple of questions to ask of the Quebec Chamber of Commerce.

Mr. Racine: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: But the Senate has already been informed that you will be late and they are expecting you minutes from now. No problem.

Mr. Racine: It is very nice of you; thank you very much.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I have a couple of other specific points, Mr. Chairman and gentlemen. As for the concern about intermodal rates, when you suggest conferences should have the right to negotiate rates—the English translation does not use the phrase “intermodal rates”—

Mr. Racine: You are talking about land transportation possibilities—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, this is right. This is another of your points of criticism of Bill C-21. You in fact favour allowing conferences to negotiate those for several members, if the result is lower rates. Am I reading this correctly?

Mr. Dolbec: Yes, you are.

Mr. Racine: It is only in view of the development of smaller regions and faraway regions, you see. It is all intermingled. We are sorry to have to admit it, I suppose. . .

Mr. Dolbec: If one small shipper tries to negotiate, he will not have any success. If one conference negotiates

[Translation]

mon exposé si rapidement, parce que je savais très bien que nous n'aurions pas beaucoup de temps, malheureusement, à consacrer à cet échange pourtant fort intéressant.

M. Forrestall: Voilà donc l'opinion que vous avez de nous!

Le président: Eh bien, il n'est que. . .

M. Forrestall: Vous préférez aller au Sénat.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les autres peuvent attendre, n'est-ce pas, monsieur Forrestall? Les autres peuvent attendre.

Le président: Nous avons déjà téléphoné au Sénat pour faire savoir que vous seriez un peu en retard et l'on vous attend. . .

M. Racine: Monsieur Forrestall, nous aimerions appeler le Sénat; je vous en suis reconnaissant.

Le président: Nous avons le temps; si vous restiez encore peut-être cinq minutes cela permettrait aux députés. . .

M. Belsher: Nous leur avons dit que vous seriez un peu en retard.

M. Racine: Merci beaucoup.

Le président: Nous allons prendre le temps nécessaire. Lorsque vous aurez terminé avec votre question, si les membres du Comité me le permettent, je voudrais poser quelques questions au représentant de la Chambre de commerce de Québec.

M. Racine: Merci, monsieur le président.

Le président: Les gens du Sénat savent déjà que vous serez en retard, et ils vous attendent dans quelques minutes. Il n'y a aucun problème.

M. Racine: C'est très aimable à vous; merci beaucoup.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je voudrais aborder quelques points précis, monsieur le président, messieurs. À propos des tarifs intermodaux, lorsque vous dites que les conférences devraient avoir le droit de négocier les tarifs—et l'expression «tarifs intermodaux» ne figure pas dans la traduction anglaise. . .

M. Racine: Vous voulez parler des transports par voie terrestre. . .

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, c'est cela. C'est un autre aspect du projet de loi C-21 que vous critiquez. Vous voudriez en fait que l'on permette aux conférences de négocier les tarifs au nom de plusieurs membres, si cela permet de les faire baisser. Vous ai-je bien compris?

M. Dolbec: Oui.

M. Racine: Vous comprenez, c'est seulement dans le but de favoriser le développement des petites régions et des régions éloignées. Tout cela est lié. Nous l'admettons à regret, je suppose. . .

M. Dolbec: Un petit expéditeur seul ne peut pas espérer négocier. Si une conférence négocie avec des

[Texte]

with carriers, for instance, with 5,000 containers, they are liable to get a better rate and everybody will benefit from it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. Yes, this is what some of us have felt, too, as far as the bill is concerned.

When you propose that the Canadian Shippers' Council be recognized in the act but be decentralized with funding provided. . . I take it this is a readiness to have the Canadian Shippers' Council become a semi-public body with public funds being advanced to it in order to strengthen it so that it would actually serve the interests of the small and medium-sized businesses for which you are speaking here and which the Canadian Shippers' Council may not actually protect. Am I reading you correctly there as well?

Mr. Racine: Not quite, if I may be allowed to say it this way. First of all, I do not think in our intervention we suggested the Canadian Shippers' Council should be a semi-public organization. This is not at all the point here we wish to make. We think the Canadian Shippers' Council would have a more interesting position in possibly representing groups, for example, when it was suggested the port bay status should be removed. It should represent with a very strong voice and be very well designated and identified as such in the law. We are already living proof of the fact. The *Conseil régional des transports*, which was formed a few years back for the Quebec and region to try to represent and inform the *petites et moyennes entreprises*, is now a member of the Canadian Shippers' Council. We think there is an intermingling operation which should be strengthened. This is what we are trying to suggest.

• 1205

To have the regional aspects. . . It was an astute way. Frankly, I should admit it is because we were able to get information through the years, thanks to the Canadian Shippers' Council. They have been most helpful in giving a signal that the past law was not completely good. We think this one is better than the last one for many reasons we have explained to you this morning.

Mr. Dolbec: If we had an organization with routes all over Canada, the feedback you can get from all these people across Canada, through the Shippers' Council, would be very helpful in making the points we would like to push. That is what we are looking for.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I am not quite clear about how you see that happening. Do you see an involvement perhaps by Transport Canada with the Shippers' Council to make it more genuinely regional and perhaps with some injection of public funds? Is this really a plea to the Shippers' Council to strengthen itself and perhaps to go beyond, along lines it has begun to take?

Mr. Racine: I let would like Mr. Dolbec to speak, but we feel the past law, and even the present law, does not have many clauses to protect shippers. We think the

[Traduction]

transporteurs, par exemple, pour 5,000 conteneurs, elle a de meilleures chances d'obtenir un bon tarif, et tout le monde y trouvera son avantage.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Oui, c'est ce qu'estiment quelques-uns d'entre nous, en examinant le projet de loi.

Lorsque vous proposez que le Conseil canadien des expéditeurs soit reconnu dans la loi mais qu'il soit décentralisé et financé. . . Je présume que vous seriez prêt à voir le Conseil canadien des expéditeurs transformé en un organisme semi-officiel qui recevrait de l'argent du gouvernement pour renforcer sa position et lui permettre de véritablement servir les intérêts des petites et moyennes entreprises que vous représentez ici, et que ne protège peut-être pas le Conseil canadien des expéditeurs. Vous ai-je encore une fois bien compris?

M. Racine: Pas tout à fait, si vous le permettez. Tout d'abord, je ne pense pas que nous ayons voulu suggérer que l'on fasse du Conseil canadien des expéditeurs un organisme semi-public, ce n'est pas du tout ce que nous avons voulu dire. Nous pensons que le Conseil canadien des expéditeurs serait mieux placé pour représenter les intérêts de certains groupes, comme par exemple lorsque l'on a proposé d'éliminer le statut de port de base. Son rôle de représentant devrait être bien défini et prévu dans la loi. Nous en sommes déjà à la preuve vivante. Le Conseil régional des transports qui a été constitué il y a quelques années pour Québec et sa région dans le but de représenter et d'informer les petites et moyennes entreprises, est maintenant membre du Conseil canadien des expéditeurs. L'interdépendance est telle que la coopération devrait être renforcée. C'est ce que nous essayons de suggérer.

Que les aspects régionaux. . . C'est astucieux. Je dois avouer, en toute honnêteté, que c'est grâce aux renseignements que nous a communiqués le Conseil canadien des expéditeurs au cours des années. Ils ont joué un rôle très utile en signalant les carences de l'ancienne loi. Nous considérons celle-ci meilleure que la dernière pour toutes les raisons que nous vous avons données ce matin.

M. Dolbec: Si notre organisation était nationale, grâce au Conseil des expéditeurs, notre dossier serait plus complet et nos arguments auraient beaucoup plus de poids. C'est notre objectif.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'ai justement du mal à suivre votre scénario. Voudriez-vous que Transports Canada, financièrement, peut-être, incite le Conseil des expéditeurs à défendre les intérêts purement régionaux? Votre plaidoyer s'adresse-t-il en vérité au Conseil des expéditeurs, auquel vous demandez d'étendre sa juridiction et de renforcer sa position?

M. Racine: M. Dolbec connaît mieux la question, mais nous estimons que l'ancienne loi, et d'ailleurs la nouvelle, ne contient pas tant d'articles protégeant les expéditeurs.

[Text]

conferences should exist. It is something we have to live with. We are not trying to say the Canadian Shippers' Council does not have as much clout as it should have on its own side. I think it would be a strengthening position. The regional aspect we are trying to present to you is of such importance that we would not have missed it for the world.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I would not have missed your presentation for the world either, if I can say that within all the exigencies of a parliamentary's life. This has been very useful and important. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Avec la permission des membres du Comité, j'aimerais poser une dernière question. Beaucoup de questions restent sans réponse, mais je pense qu'on a posé les plus importantes et les plus pertinentes au projet de loi C-21.

Ma question s'adresse au directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain. Est-ce que la Chambre est entrée en communication avec des compagnies maritimes membres ou non membres d'une conférence en vue de les intéresser à tous les services offerts par le port de Québec?

M. Talbot: Il y a des démarches en cours en vue d'examiner la possibilité que le port de Québec redevienne actif dans le domaine des containers. Tout cela dépend évidemment de l'avenir des conférences maritimes, de leur capacité d'accaparer le gros du volume au moyen de taux concurrentiels. À partir de là, il va rester un trafic marginal, mais à quel prix? C'est cette problématique qu'on doit examiner. Il y a effectivement des gens qui ont manifesté un intérêt, mais tout le monde attend actuellement de voir ce qui va arriver.

Le président: Monsieur Talbot, sans vouloir m'associer aux commentaires de M. Ouellet, je dois dire que nous sommes tous d'avis que nous nous avez fait, dans votre rapport, des recommandations très précises sur des articles très précis. Afin de vous permettre de formuler un amendement qui pourrait être acceptable pour le Comité, on a organisé, pour la période du lunch, une rencontre avec M. Jacques Rousseau qui est chargé de recherche sur la Colline. Je vous ferai part un peu plus tard des détails de cette rencontre.B

• 1210

Merci pour votre participation.

M. Racine: Merci beaucoup, monsieur le président. Messieurs, merci pour votre accueil favorable.

The Chairman: We have the pleasure now to have with us Mr. Robert Grey, the chairman of the Japan-East Canada Freight Conference and the Japan-West Canada Freight Conference.

We apologize, gentlemen, for the fact we are almost 20 minutes late. As you saw before, there were a lot of questions and a lot of good answers. This is the main reason we are behind in our agenda. As you have already

[Translation]

Nous pensons que les conférences devraient exister. Il nous faut vivre avec. Nous n'essayons pas de dire que le Conseil canadien des expéditeurs n'a pas autant de poids qu'il devrait en avoir. Simplement, sa position serait renforcée. L'aspect régional que nous essayons de vous présenter revêt une telle importance que nous n'aurions raté cette occasion pour rien au monde.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je n'aurais raté votre présentation pour rien au monde moi non plus, nonobstant toutes les exigences que la vie de parlementaires nous impose. Votre témoignage a été très utile et s'est révélé très important. Merci, monsieur le président.

The Chairman: If I may, I would like to ask a last question. Many questions are still not resolved, but I think that we have asked the most important and the most relevant to Bill C-21.

My last question will be directed to the general manager of the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*. Did the Chambre communicate with shipping lines that are or are not members of a conference to tell them about all the services provided by the Port of Quebec City?

Mr. Talbot: We are looking at the possibility of reactivating container activities in the Port of Quebec City. Obviously, it will all depend on the future shipping conferences, on their capacity to monopolize traffic through competitive rates. There will remain a marginal traffic, but at what cost? It is that problem that we must look at. Indeed, some people have shown some interest, but really everybody is waiting to see what is going to happen.

The Chairman: Mr. Talbot, without endorsing Mr. Ouellet's comments, I must admit that we all feel that you have put forward in your brief very specific recommendations on very specific clauses. To enable you to phrase an amendment that might be acceptable to the committee, we have organized a lunchtime meeting for you with Mr. Jacques Rousseau, one of our researchers on the Hill. I will supply you with the details of that meeting later on.

Thank you for your presentation.

Mr. Racine: Thank you very much, Mr. Chairman. Gentlemen, thank you for your support.

Le président: Nous avons maintenant le plaisir d'accueillir M. Robert Grey, le président de la *Japan-East Canada Freight Conference* et de la *Japan-West Canada Freight Conference*.

Messieurs, nous nous excusons de ce retard de près de 20 minutes. Comme vous avez pu le constater, il y a eu beaucoup de questions et beaucoup de bonnes réponses. C'est ce qui explique notre retard. Comme vous en avez

[Texte]

been informed, you will have a few minutes to make your presentation and I hope you will have almost 30 minutes for questions. Mr. Grey, if you are ready, we are ready to hear you.

Mr. Robert Grey (Chairman, Japan-East Canada and Japan-West Canada Freight Conferences): Thank you, Mr. Chairman. My name is Robert Grey. I am chairman of the Japan-West Canada and the Japan-East Canada Freight Conferences. These are inbound conferences serving Japanese shippers and Canadian importers.

I am an American. I have been involved in shipping in Japan and living in Japan since containerization began in 1968. Previously I was with Madison Navigation Company, which introduced containers in the west coast and in the Pacific trades in 1958.

I am also chairman of the Trans-Pacific Freight Conference of Japan and the Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, which are sister conferences to the Canadian ones serving Japanese shippers and American importers. These conferences are among the largest conferences in the world. TPFCEJ to the west coast was established prior to the 1916 act; JAG came later. In 1966 and 1967, the conferences separated off what we now call the Japan-West Canada Freight Conference and the Japan-East Canada Freight Conference.

During the last 10 years, the conferences have carried a very significant portion of the total Canadian imports from the Far East and they represent a significant role in the trade there.

• 1215

During the 1970s, the conferences were very interested in the Shipping Conferences Exemption Act here and considered it an enlightened activity. We were concerned in the revision for the 1979 act that it was moving closer to American-style regulatory methods and we said so at that time. We participated in the hearings for the 1979 act.

In 1982, we participated in the Water Transport Committee's hearings with regard to the National Transportation Act and also on the 1979 SCEA. There were some good papers developed during the 1982 period by the Canadian Transport Commission, which we feel have been overlooked in the preparation of Bill C-21.

We are very interested in Bill C-21. We believe it contains features which gravely impair the proper functioning of the conference system and may well destroy it. It incorporates the worst elements of the U.S. Shipping Act of 1984 and goes further in several regards. We have submitted a written brief covering a variety of these points, but I would like in the short time left, if I may, to cover two points. I have chosen these two—namely,

[Traduction]

déjà été informés, vous avez quelques minutes pour faire votre présentation et j'espère qu'il restera au moins 30 minutes pour les questions. Monsieur Grey, si vous êtes prêt, nous sommes prêts à vous écouter.

M. Robert Grey (président, *Japan-East Canada and Japan-West Freight Conferences*): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Robert Grey. Je suis président de la *Japan-West Canada* et de la *Japan-East Canada Freight Conferences*. Il s'agit de conférences qui offrent leurs services aux expéditeurs japonais et aux importateurs canadiens.

Je suis Américain. Je suis dans le commerce maritime au Japon et je vis au Japon depuis le début de l'ère des conteneurs en 1968. Auparavant, je travaillais pour la *Madison Navigation Company* qui a introduit les conteneurs sur la côte ouest et dans le bassin du Pacifique en 1958.

Je suis aussi président de la *Trans-Pacific Freight Conference of Japan* et de la *Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference* qui font partie de la même famille que les conférences canadiennes et qui offrent leurs services aux expéditeurs japonais et aux importateurs américains. Ces conférences sont parmi les plus importantes du monde. La TPFCEJ de la côte ouest a été constituée avant la Loi de 1916, la JAG postérieurement. En 1966 et en 1967, ces conférences se sont scindées pour devenir ce que nous appelons aujourd'hui la *Japan-West Canada Freight Conference* et la *Japan-East Canada Freight Conference*.

Au cours des dix dernières années, ces conférences ont assuré le transport d'une part très importante du total des importations canadiennes de l'Extrême-Orient et le rôle commercial qu'elles jouent dans cette région est très important.

Pendant les années 70, les conférences se sont fort intéressées à votre Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et l'ont qualifiée de mesure éclairée. Nous avons trouvé que la révision de cette loi en 1979 s'alignait un peu trop sur les méthodes de réglementation de style américain et nous vous avons fait part de nos craintes. Nous avons participé aux audiences relatives à cette révision de 1979.

En 1982, nous avons participé aux audiences du Comité des transports par eau portant sur la Loi nationale des transports ainsi que sur la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Dans le cadre de cet exercice de 1982, la Commission canadienne des transports a fait d'excellentes études qui, selon nous, n'ont pas été prises en considération dans la préparation du projet de loi C-21.

Le projet de loi C-21 nous intéresse vivement. Nous estimons qu'il contient des dispositions mettant en danger le bon fonctionnement du système de conférences et qu'il est susceptible, à la limite, de le détruire. Il incorpore les pires éléments de la loi américaine sur les transports maritimes de 1984 et va même plus loin à plusieurs égards. Nous vous avons remis un mémoire portant sur plusieurs de ces points, mais, dans le court laps de temps

[Text]

independent action and service contracts—because both were copied from the U.S. act of 1984, because they both represent short-term gains for large shippers at the expense of other shippers and the conference system, and because they are premised on the fallacy that conferences require additional competition.

Regarding independent action, I think everyone knows that the conferences were formed in the first place to help avoid excessive competition in the international shipping trades, which is a characteristic of these trades. Governments have looked into this, and all of them concerned have found that conferences provide the only feasible commercial non-governmental means of attempting to cope with this type of destructive competition.

Governments have endorsed the conference system. The Canadian government has done so in papers prepared in the 1982 hearings as a result of those hearings. Now, however, the idea is apparently to mandate independent actions within these conferences, which is in effect to provide for the same sort of destructive competition within conferences that the conferences were set up in the first place to help avoid, and this makes no sense at all.

Independent action and the conference systems are inherently contradictory. Independent action ultimately will destroy the conference system, in our opinion. How can it be mandated? Our conferences are located in Japan and the membership is international; there are no Canadian carriers. We function in Japan; we serve Canadian importers in serving Japanese shippers. We deal with the Japanese Shippers' Council extensively; we come under the Japanese laws; we are concerned with Japanese government preoccupations.

We cannot really see how Bill C-21 can be thrust upon us in Japan, thus violating our freedom to contract in Japan under the situation in that country. We believe we would question the right of Canada to do this. We do not believe it is in Canada's best interest, anyway.

• 1220

Why would anyone want to do this? It is going to impair the conference system. It is going to take away commercial means of finding commercial solutions that cannot be found by governmental regulation. Why would anyone want to do that? The only answer we are given is that it is thought conferences require more competition. We do not think so. We do not think the facts demonstrate that.

We do not think anything has happened since the 1982 findings to demonstrate otherwise. There have been no

[Translation]

qu'il me reste, j'aimerais, avec votre permission, vous parler de deux de ces points en particulier. J'ai choisi ces deux points... à savoir, les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée... parce qu'ils sont tous les deux la copie conforme de la loi américaine de 1984 et parce qu'ils représentent tous les deux des gains à court terme pour les gros expéditeurs aux dépens des autres expéditeurs et du système de conférences et parce qu'ils reposent sur la prémisse fallacieuse de la nécessité de soumettre les conférences à une concurrence accrue.

Pour ce qui est des mesures distinctes, je crois que tout le monde sait que les conférences ont été constituées, en premier lieu, pour éviter une concurrence excessive, caractéristique inhérente au transport maritime international. Les gouvernements se sont penchés sur la question et ils ont tous conclu que les conférences étaient la seule méthode commerciale sans intervention des gouvernements qui permette d'éviter ce type de concurrence destructive.

Les gouvernements ont entériné le système de conférences. Le gouvernement canadien l'a entériné dans des documents préparés pendant les audiences de 1982 à la suite de ces audiences. Or, apparemment, ce nouveau projet de loi impose les mesures distinctes au sein de ces conférences, avec pour résultat cette concurrence destructive que la création des conférences avait eu pour but d'éviter à l'origine. C'est tout à fait absurde.

Les mesures distinctes et les systèmes de conférences sont, par essence, contradictoires. À notre avis, ces mesures distinctes finiront par détruire le système de conférences. Comment peuvent-elles être prescrites? Le siège de nos conférences se trouve au Japon et leurs membres sont internationaux; il n'y a pas de transporteur canadien. Nous fonctionnons au Japon; nous servons les importateurs canadiens en servant les expéditeurs japonais. Nous traitons énormément avec le Conseil japonais des expéditeurs; nous sommes assujettis aux lois japonaises; nous sommes à l'écoute des préoccupations du gouvernement japonais.

Nous n'arrivons vraiment pas à voir comment le projet de loi C-21 peut nous être imposé au Japon, violant ainsi notre liberté de passer des contrats avec le Japon dans le respect des lois japonaises. La légalité de l'action du Canada nous semble fort contestable. De plus, nous ne croyons pas que cela serve les intérêts du Canada.

Pourquoi vouloir imposer une telle mesure? Elle ne peut que mettre en danger le système de conférences. Elle interdit des solutions commerciales à des problèmes commerciaux qui ne peuvent être résolus par réglementation gouvernementale. Pourquoi vouloir imposer une telle mesure? La seule réponse qu'on nous donne est que les conférences ne subissent pas une concurrence suffisante. Ce n'est pas vrai. Les faits ne le démontrent pas.

L'évolution des événements depuis 1982 ne le démontre pas non plus. Il n'y a eu ni audience ni violation; nos

[Texte]

hearings, no violations; there have been no complaints addressed to our conferences. We maintain offices here in Canada for the purpose of receiving complaints. There have been no complaints filed against our conferences, either at the conference office in Tokyo or at either of the two offices maintained in Canada for that purpose.

Let us look at our situation. We formed separate Canadian conferences in 1967. We have broken them off from the American conferences in order to serve Canada more in line with the way Canada thinks and does things. In 1967 we had 12 members when we formed the west Canada conference. By 1979, when the act came into effect, we had 14 members. We have had eight new ones and six have disappeared. At that time of the 14 members, there were 12 outside carriers. By 1985 we had lost eight members. We were down to six, and there were 12 outside carriers.

In the east Canada conference we started in 1966 with 11 members; by 1979 we were down to nine and by 1985 we were down to six. There were four outsiders in 1979; there were seven outsiders in 1985. In 1986 we were able to add three members. Last week two of those resigned and we are back to seven.

In 1985, because the west Canada conference was down to six members, with 14 outsiders, the conference opened all of the rates for all major moving commodities to allow the individual conference members to establish their own rates. Therefore, for the two-year period since 1985, all of the rates have been open. All of the carriers have been free to establish their own rates and we fail to see how there can be any further competition than that provided in those circumstances. This is due to the accepted competition taking place in the trade, and I think, as all of you know, those circumstances have come and have gone over the history of shipping in international trades.

We would conclude that really there is no inherent monopolistic power that conferences have. Conferences must respond to competition in these trades and do. That was the finding of the Canadian Transport Commission in 1982 and nothing has happened to change it since that time.

We wonder therefore why Canada should be compelled to copy the American statute. It is an untried statute. It was questioned in Congress in the United States among other authorities over the legislation to start with. Provision was made for review at the end of five years. That review is in progress. There seems to be evidence that independent action functions in some trades but not in others. In our trade, independent action does not function because we have major shippers in Japan who are able to bring great economic power to bear on the conference members.

[Traduction]

conférences n'ont reçu aucune plainte. Nous avons des bureaux au Canada justement pour enregistrer les plaintes. Ni notre bureau de Tokyo ni nos deux bureaux canadiens n'ont enregistré de plainte concernant nos conférences.

Examinons notre situation. Nous avons constitué des conférences canadiennes distinctes en 1967. Nous les avons séparées des conférences américaines afin d'offrir des services plus canadiens aux Canadiens. En 1967, lorsque nous avons constitué la conférence canadienne de l'Ouest, nous comptions 12 membres. En 1979, lorsque la loi est entrée en vigueur, nous comptions 14 membres. Depuis, nous en avons compté huit nouveaux et six anciens ont disparu. Lorsque nous comptions 14 membres, 12 d'entre eux venaient de l'extérieur. En 1985, nous avions perdu huit membres. Nous étions redescendus à six et nous comptions 12 transporteurs de l'extérieur.

Dans la conférence canadienne de l'Est, nous avons commencé en 1966 avec 11 membres; en 1979, nous étions redescendus à neuf et, en 1985, à six. Il y avait quatre compagnies de l'extérieur en 1979; il y avait sept compagnies de l'extérieur en 1985. En 1986, nous avons pu ajouter trois nouveaux membres. La semaine dernière, deux de ces membres ont démissionné et nous sommes de nouveau sept.

En 1985, la conférence canadienne de l'Ouest étant réduite à six membres, avec 14 de l'extérieur, la conférence a libéré tous les tarifs pour le transport de tous les produits majeurs afin de permettre aux divers membres de la conférence d'établir leurs propres tarifs. Par conséquent, depuis deux ans, depuis 1985, il y a liberté totale de tarifs. Tous les transporteurs sont libres de fixer leurs propres tarifs et nous avons du mal à voir comment, dans de telles circonstances, la concurrence peut encore être accrue. C'est dû à la concurrence admise dans le domaine des échanges et je pense, comme vous le savez tous, que l'apparition et la disparition de ces circonstances sont inhérentes à l'histoire du commerce maritime international.

Nous en concluons qu'il est impossible aux conférences d'exercer ce monopole dont on les soupçonne. Les conférences ne font que réagir à la concurrence. C'était la conclusion de la Commission canadienne des transports en 1982 et rien n'est intervenu entre-temps pour démontrer le contraire.

Nous nous demandons, en conséquence, pourquoi le Canada se sent obligé de copier la loi américaine. C'est une loi sans précédent. Elle a été contestée dès le début par le Congrès des États-Unis, entre autres instances. Une disposition prévoyant une révision à la fin des cinq ans a été adoptée. Cette révision est en cours. Il semble qu'on ait la preuve que les mesures distinctes fonctionnent dans certains domaines, mais pas dans d'autres. Dans le nôtre, les mesures distinctes ne fonctionnent pas, car nous avons de gros expéditeurs au Japon, dont le pouvoir économique peut faire plier les membres de la conférence.

[Text]

[Translation]

• 1225

With regard to service contracts, the conferences have a long-established basic policy of non-discrimination. We have tariff rates and the tariff rates have always applied equally to big and small shippers.

We have had to function under the Japanese Shipping Act, which requires no discrimination in rate-making and does not make provision for volume discounts. The only provision accepted under the Japanese Shipping Act was the dual rate contract system with a maximum spread of 9.5%. The law here and in the United States allowed us 15%, but the Japanese authorities would not permit that. All during the years of the dual-rate contract system we functioned under a maximum spread of 9.5%.

Under service contracts, the idea now is to throw out the 9.5%, or the 15% under Canadian law, and substitute service contracts where the spread can be any percentage and is greater by far than either the 9.5% or the 15%. Only the biggest shippers benefit and the rates come down.

Let me give you some examples of the problems we have had in Japan with service contracts. In our conference to the west coast of the United States we handle about 9 million tonnes; more than 85%, close to 90%, of that is under service contract now with about 200 shippers. The Japan Shippers' Council covers, they say, about 8,000 to 8,500 shippers, most of whom do not have service contracts and cannot negotiate acceptable service contracts from a commercial point of view in the trade.

We have service contracts with major spreads: a 30% to 40% difference between the service contract and the tariff rates. This is drastic discrimination. The small shippers have suffered. The Japanese government has become very concerned. It is actually a violation of the Japanese Shipping Act. I am obviously not empowered to say anything on behalf of the Japanese authorities, but I have read the newspapers in Japan and I know that the Ministry of Transport publicly opposed independent action in service contracts in relation to the shipping act in the United States, that they have continued to do so, and that there is strife between the two governments over this shipping situation where the American act has been forced down the Japanese throats, so to speak. We as conferences are caught in between.

In the circumstances, because of these major spreads between contract rates and tariff rates and because of the inability of our conferences to increase the service contract levels, we are now in the process of reducing tariff rates in order to avoid governmental problems so as to reduce the spread between the tariff and service contracts. All the rates are coming down. Carriers cannot

En ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée, les conférences maritimes ont depuis longtemps pour politique de ne pas faire de discrimination. Nous avons des barèmes qui sont appliqués de la même façon aux petits et aux grands expéditeurs.

Nous avons dû nous soumettre à la Loi japonaise sur les expéditions maritimes, qui interdit toute discrimination dans les tarifs et qui ne permet pas les rabais sur la quantité. La loi japonaise ne permet que le système des contrats à deux tarifs, avec un écart maximum de 9,5 p. 100. Au Canada et aux États-Unis, la loi nous autorise à un écart de 15 p. 100, mais les autorités japonaises ne l'acceptent pas. Pendant tout le temps où nous avons eu le système des deux tarifs, l'écart maximum a été de 9,5 p. 100.

Avec les contrats d'exclusivité limitée, on propose maintenant d'abandonner la règle des 9,5 p. 100, ou des 15 p. 100 que permet la loi canadienne, et de la remplacer par des contrats d'exclusivité limitée où l'écart peut dépasser de très loin les 9,5 ou 15 p. 100. Seuls les plus grands expéditeurs y trouvent un avantage et les tarifs baissent.

Permettez-moi de vous donner quelques exemples des difficultés que nous avons eues au Japon avec les contrats d'exclusivité limitée. Notre conférence sur la côte Ouest des États-Unis transporte environ 9 millions de tonnes; plus de 85 p. 100, presque 90 p. 100, de ce tonnage fait l'objet de contrats d'exclusivité limitée avec quelque 200 expéditeurs. Le Conseil japonais des expéditeurs représente, selon ses dires, environ 8,000 à 8,500 expéditeurs, qui, pour la plupart, n'ont pas de contrat d'exclusivité limitée et n'arrivent pas à négocier des contrats d'exclusivité limitée acceptables d'un point de vue commercial.

L'écart pour les contrats d'exclusivité limitée est parfois important: la différence peut aller de 30 à 40 p. 100 entre le tarif du contrat d'exclusivité limitée et le barème ordinaire. C'est nettement de la discrimination. Ce sont les petits expéditeurs qui en ont souffert. Le gouvernement japonais est très inquiet. Cela contrevient en fait à la loi japonaise sur les expéditions maritimes. Je ne peux évidemment pas parler au nom des autorités japonaises, mais j'ai lu les journaux japonais et je sais que le ministre des Transports a dit publiquement qu'il était opposé aux mesures distinctes pour les contrats d'exclusivité limitée que prévoit la loi américaine, qu'il l'a toujours été, et qu'il y a mécontentement entre les deux administrations sur ce sujet, car les Américains ont en quelque sorte imposé leurs lois aux Japonais. Et les conférences sont prises entre l'enclume et le marteau.

Dans ces circonstances, devant les écarts énormes entre les prix pour les contrats et les barèmes fixes, et dans l'impossibilité d'augmenter les prix des contrats d'exclusivité limitée, les conférences se voient maintenant obligées de diminuer les prix du barème, pour éviter d'entrer en conflit avec le gouvernement, en réduisant l'écart entre les deux. Tous les prix baissent. Les

[Texte]

survive economically in these circumstances, and the small shippers are suffering extreme discrimination. Why would we want...?

At least under the American act we avoid some of the excessive discrimination by publishing the essential terms of the contracts. We do not reveal the signatories' names, but the basic rates and terms of service have to be published. This we support. If we have to have service contracts, we should at least publish the essential terms. To keep them confidential will only lead to greater discrimination against the small and medium shippers. The rich will become richer and the poor will become poorer. This is going on in Japan.

• 1230

Under one of the contracts we had, the shipper shipped over a million tonnes in less than a year. That is more than many conferences carry totally for a year. We have major shippers in Japan who can bring pressure upon the conferences in ways which conference members find extremely difficult to avoid.

In our trades, independent action service contracts do not work and never will. Not to publish the essential terms, however, is just not fair. No one will know what the actual cost of transportation is. It is not in the public's best interest. It is difficult to monitor how the regulatory activity is going on if most of it is secret.

Under the act there will be increased regulation. There will be need for an increased regulatory effort. There are additional filings and many additional functions have to be performed. In the end, the big shippers will benefit. No one will know what is going on. As a conference, we are opposed to this situation.

Independent action on service contracts is one of the major errors in Bill C-21. Independent action in any way is inappropriate, but to permit it to apply to service contracts is to create an even greater situation because the commitment is over a longer period of time.

Conferences provide a means which governments cannot provide to find commercial solutions to things. We are not in business to do away with our customer. The customers we have want the conferences to survive. We work very closely with the shippers' council in Japan. It does not want the conferences to disappear. It is worried about what is going to happen. They are worried because they have thousands of small shippers who are in serious circumstances.

In this introductory period, we think it does not make sense for Canada to jump into this thing and not only

[Traduction]

transporteurs ne peuvent plus s'en tirer, et les petits expéditeurs sont victimes d'une discrimination extrême. Pourquoi aurions-nous...?

Au moins, avec la loi américaine, on peut éviter les excès dans la discrimination puisque les principales conditions des contrats sont publiées. Les noms des signataires ne sont pas révélés, mais les taux de base et les conditions du contrat doivent être publiés. Nous sommes en faveur de ce système. S'il faut avoir des contrats d'exclusivité limitée, il faut au moins que les conditions principales en soient publiées. Les garder secret ne fera qu'accroître la discrimination dont sont victimes les petits et moyens expéditeurs. Les riches s'enrichiront et les pauvres s'appauvriront. C'est ce qui se passe au Japon.

Dans le cas d'un contrat que nous avons, l'expéditeur a fait expédier plus d'un million de tonnes en moins d'un an. C'est plus que n'en transportent bien des conférences sur une année entière. Nous avons de gros expéditeurs au Japon qui peuvent exercer des pressions sur les conférences, pressions auxquelles les membres peuvent difficilement résister.

Dans notre secteur, les mesures distinctes pour les contrats d'exclusivité limitée ne marchent pas et ne marcheront jamais. Cependant, ne pas en publier les conditions essentielles, c'est tout simplement injuste. Personne ne pourra savoir quel est le coût réel du transport. Ce n'est pas dans l'intérêt public. Il est difficile de savoir comment les règlements sont appliqués si le processus est essentiellement secret.

La loi aura pour effet d'accroître la réglementation. Les activités de réglementation vont donc augmenter. Il va y avoir davantage de défauts, et de nombreuses procédures supplémentaires à satisfaire. En fin de compte, ce sont les gros expéditeurs qui en profiteront. Personne ne saura ce qu'il en est. En tant que conférence, nous sommes opposés à cet état de choses.

La disposition prévoyant les mesures distinctes pour les contrats d'exclusivité limitée est l'une des grandes failles du projet de loi C-21. Les mesures distinctes, quelles qu'elles soient, sont inappropriées, mais, en les autorisant pour les contrats d'exclusivité limitée, on ne fera qu'aggraver la situation, puisque les contrats portent sur une plus longue période.

Les conférences maritimes permettent de trouver les solutions commerciales aux problèmes qui se posent, ce que ne peuvent faire les gouvernements. Notre but n'est pas d'éliminer la clientèle. Nos clients veulent que les conférences survivent. Nous travaillons en étroite collaboration avec le conseil des expéditeurs du Japon. Le conseil ne veut pas voir les conférences disparaître. Il est inquiet pour l'avenir. Il est inquiet parce qu'il représente des milliers de petits expéditeurs qui sont dans des situations très difficiles.

Il ne nous paraît pas sage pour le Canada de s'aventurer si tôt dans cette affaire, et non seulement de copier les

[Text]

copy those features of the American act which are so controversial and still under study, but go them one better.

We request that committee members study carefully all the documents prepared in the 1979 and 1982 hearings, because nothing has happened since then. Mr. Chairman, perhaps there are comments.

The Chairman: Thank you, Mr. Grey. Mr. Epp, are you ready to begin the debate?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. I appreciate your presentation, gentlemen. Welcome to the committee. The realities of the conference system under Japanese law might be worth some expansion on the comments you have already made. In many of these cases, the carriers are Japanese-based companies.

Mr. Grey: That is correct.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I guess they have been for a long, long time. What has the Japanese attitude towards the carriers been toward ocean shipping as a service absolutely fundamental to the development of their great export trade? To what extent have they attempted to regulate this system? You mentioned the aspect of limiting the spread which could exist and enshrining a prohibition on rate discrimination otherwise between shippers.

Mr. Grey: That is correct.

• 1235

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Could I have you expand on the situation in Japanese law?

Mr. Grey: The Japanese have not attempted to regulate this industry. The Japanese government officially supports the conference system. The government looks to the conferences to find commercial solutions. The government does not attempt to intervene thus far and mandate solutions to problems. Of course, if the conferences and shippers cannot find solutions, the government may ultimately be required to do so, but thus far the government in Japan puts its emphasis on a commercial approach to the solution of these problems. After all, shippers and carriers must work together. They must find the solution to their problems.

The requirement, however, is that there be no discrimination and that tariffs be filed, that they be above-board, that the public be involved. To that extent the Japanese government has ensured that the public interest is served. The Japanese government does not even go to the extent of requiring foreign carriers to file tariffs with the Ministry of Transport. Their concern has been limited to Japanese carriers per se as Japanese entities, and the conferences as collective efforts within these trades. They have found thus far that this serves the best interests of shipping as they see it.

[Translation]

aspects controversés et encore à l'étude de la loi américaine, et même d'aller un pas plus loin.

Nous demandons au Comité d'étudier attentivement tous les documents qui ont été présentés dans le cadre des audiences de 1979 et 1982, car il ne s'est rien passé depuis. Monsieur le président, il y a peut-être des commentaires.

Le président: Merci, monsieur Grey. Monsieur Epp, voulez-vous ouvrir le débat?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Messieurs, je vous remercie de votre exposé. Nous vous souhaitons la bienvenue. Il vaudrait peut-être la peine d'en dire un peu plus sur la loi japonaise en ce qui concerne les conférences. Les transporteurs sont souvent des sociétés japonaises.

M. Grey: C'est exact.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je pense que c'est ainsi depuis très longtemps. Quelle est l'attitude du Japon à l'égard des transporteurs maritimes, compte tenu du fait que le transport maritime est un service absolument essentiel sur l'expansion des exportations? Dans quelle mesure le Japon a-t-il cherché à réglementer les transports maritimes? Vous avez dit que l'écart permis entre les différents tarifs est limité et que la discrimination tarifaire entre les expéditeurs est interdite par la loi.

M. Grey: C'est exact.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce que vous pourriez me parler un petit peu du droit japonais dans ce domaine?

M. Grey: Les Japonais n'ont pas essayé à tout prix de réglementer notre secteur. Officiellement, d'ailleurs, le gouvernement japonais est favorable au système des conférences, dont il attend qu'il puisse trouver des solutions commerciales aux problèmes qui se posent. Le gouvernement n'essaie donc pas d'intervenir, ni d'imposer ses propres solutions. Bien sûr, si les conférences et les expéditeurs sont dans l'impasse, il se peut que l'État soit obligé d'intervenir, mais jusqu'ici le gouvernement japonais a mis l'accent sur la nécessité de trouver des solutions commerciales aux problèmes. Après tout, les expéditeurs et les transporteurs sont condamnés à travailler ensemble. Il faut donc qu'ils trouvent eux-mêmes des solutions à leurs propres problèmes.

Il faut pour cela, cependant, que tout le monde soit traité sur un pied d'égalité, que la transparence et l'équité règnent, que les tarifs soient officiellement déposés, et que la clientèle intéressée soit consultée. On peut dire, dans ce sens, que le gouvernement japonais a veillé à ce que l'intérêt général soit respecté. Il n'exige même pas que les transporteurs étrangers communiquent leurs tarifs au ministère des Transports. Il ne l'exige que des transporteurs japonais, en tant que compagnies japonaises, et considère les conférences comme des groupements. Ils ont constaté, jusqu'ici, que c'était la meilleure façon de

[Texte]

They are very concerned about the inroads of other governments into this business, which tend to intervene in the normal commercial processes and bring about distortions that come from outside of the Japanese territory, so to speak. So there is naturally conflict and these are subjects that are discussed between representatives of the Japanese government and the American government every time they meet. There is genuine despair and unhappiness on the part of the Japanese at what the Shipping Act of 1984 has done to their commerce and to their circumstances where the shippers are major shippers. There are millions of tonnes involved.

If you look at our paper, over the last 5 years we have averaged to North America 12 million tonnes a year, and of that Canada represents about 6%. But if you look into all trades from Japan, those same major shippers are shipping to Europe, to other parts of the world—South America, everywhere—and many of the carriers that are members of our conferences are members of other conferences. They are subject to these pressures worldwide. In that context the Canadian portion is maybe a fraction of 1%. The American part is a larger fraction, but it is still a fraction of the total.

Yet here is an influence that comes in and disturbs that commercially-oriented solution to these problems in order to reach the best accommodation among shippers and carriers. We feel that to the extent governments continue to intervene in this, we are going to be less and less able as conferences to contribute to a commercial solution. You may then have something like some sort of international public utility where governments attempt to set rates and rules, and that I think will be extremely difficult.

Governments up to now have recognized that the conferences perform a function that cannot be performed any other way. Why would we want to mandate instability within these conferences? I cannot see that there is any merit either philosophically or from a practical point of view. You are supposed to be looking at the facts, and the facts are not there that would warrant this kind of intervention.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Has the U.S. law impacted on movement in both directions across the Pacific?

Mr. Grey: Yes, it has.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Has the American law impacted even on carriers owned in Japan with products that are being shipped by Japanese companies?

[Traduction]

procéder et que cela correspondait aux intérêts du secteur des transports.

Les Japonais sont néanmoins très préoccupés par les tendances dirigistes de certains gouvernements étrangers qui interviennent dans le déroulement du processus commercial normal, et créent des distortions qui ont finalement des répercussions sur les affaires japonaises elles-mêmes, si je puis dire. Naît alors une situation de conflit qui fait ensuite l'objet de discussions entre les autorités japonaises et américaines, lorsqu'elles se réunissent. On peut dire que la *Shipping Act* de 1984 a véritablement découragé, et également mécontenté, les Japonais, pour les répercussions qu'elle a eues sur les échanges, ainsi que sur l'activité des grandes sociétés d'expédition japonaises. Cela a finalement touché des millions de tonnes de fret.

Si vous vous reportez à notre mémoire, vous verrez que nous avons en moyenne transporté vers l'Amérique du Nord 12 millions de tonnes par an, dont 6 p. 100 pour le Canada. Mais de façon générale vous verrez que les mêmes grands expéditeurs qui expédient à partir du Japon déservent également l'Europe, l'Amérique du Sud, et d'autres continents; nombreux sont les transporteurs concernés qui sont membres de nos conférences, mais également membres d'autres conférences maritimes qui sont soumises un peu partout à ces pressions de la part des autorités. La part du Canada dans tout cela est peut-être de 1 p. 100. La part américaine est plus importante, mais elle n'en est pas moins qu'une fraction du total.

Ce qui se passe donc, c'est qu'une intervention extérieure vient perturber la recherche d'une solution commerciale aux problèmes, laquelle solution permettrait aux expéditeurs et aux transporteurs de s'entendre dans les meilleures conditions possibles. Tant que les autorités continueront à intervenir, les conférences auront de moins en moins la possibilité de contribuer au succès d'une solution commerciale. On risque alors d'en arriver à la création de sociétés internationales d'intérêt public, dont les barèmes et règlements seront fixés par les gouvernements, et je pense qu'alors tout sera extrêmement difficile à gérer.

Jusqu'ici les gouvernements ont reconnu que les conférences font un travail qui ne peut pas être fait autrement. Pourquoi alors vouloir créer cette instabilité au sein des conférences? Je n'en vois pas du tout l'intérêt, ni du point de vue des principes ni d'un point de vue strictement pratique. On attend tout de même de vous que vous vous en teniez aux faits, et ceux-ci ne justifient absolument pas ce genre d'intervention.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce que la loi américaine a eu des répercussions sur ce qui se transporte dans les deux sens, sur le Pacifique?

M. Grey: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La loi américaine a-t-elle eu également des répercussions sur l'activité des transporteurs japonais louant leurs services à des sociétés japonaises d'expédition?

[Text]

Mr. Grey: That is right.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How has that happened?

• 1240

Mr. Grey: Well, because the attitude taken by the American authorities is that anything that is a part of the American trades they can regulate. The attitude on the part of the Japanese is that this is a Japanese activity, which is regulated under Japanese laws, and there is a conflict between the governments. How far can we go with that? That is going on all the time. We conferences have to function somehow within that. We get whip-sawed by big shippers and by governments back and forth.

Yet we have done the very best we can to find commercial solutions. Shippers do not want to get rid of conferences. We do not want to get rid of shippers. We want to work together. We have found the way to do it, but this latitude to find commercial solutions is being narrowed all the time. It is becoming more and more difficult, and we are being forced to take losses that do not make commercial sense because of things like a mandatory independent action. Where there is a trade that for the reasons of that trade would support reasonably an independent action arrangement, that is fine. That should be a voluntary decision on the part of the conferences. But to mandate it means it is universal.

There are trades such as ours, with major shipping power, exporters with tremendous power, where independent action simply will not work, but we are not given the opportunity to decide that on a voluntary basis. Even the shipper's council in Japan would prefer that these types of decisions are reached on a commercial basis. They do not support independent action.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The situation now is that there are shippers who take advantage of the U.S. law to arrive at much lower rates, for example, or highly favourable terms for themselves. There are Japanese companies that are actually doing that, I take it then.

Mr. Grey: Certainly. Major Japanese companies have set up branches in the United States. They ship to themselves.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): They take advantage of the American law.

Mr. Grey: Absolutely, yes. This is an international industry, one where the laws of both countries somehow have an impact. Now, we serve Canada and we are very happy to serve Canada. We are very happy to observe all of the laws of Canada in that process, and we are here today to say that this law is not going to be something we

[Translation]

M. Grey: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pouvez-vous nous dire en quoi?

M. Grey: Les autorités américaines partent du principe que toutes activités américaines relèvent de leur réglementation. De leur côté, les Japonais estiment également qu'il s'agit d'un secteur d'activité japonais, relevant des lois japonaises, et c'est là que la situation de conflit surgit. Jusqu'où cela peut-il aller? Nous sommes en permanence en butte à ce genre de difficultés. Et les conférences sont obligées de s'en accommoder, d'une façon ou d'une autre, prises qu'elles sont entre le marteau et l'enclume des grandes compagnies d'expédition et des gouvernements.

Jusqu'ici, nous avons fait de notre mieux pour aboutir à des solutions commerciales. Les expéditeurs, de leur côté, ne veulent pas voir les conférences disparaître. Nous ne voulons pas non plus, de notre côté, voir périr les compagnies d'expédition. Nous voulons pouvoir continuer à travailler avec elles. Nous pensons avoir trouvé une méthode pour y parvenir, mais malheureusement, nous disposons d'une marge de manoeuvre de plus en plus étroite pour négocier ces solutions commerciales. Cela devient de plus en plus difficile, et il nous arrive parfois de travailler à perte, tout simplement parce que nous sommes contraints d'accepter ces mesures distinctes. Lorsque la situation le justifie, nous ne voyons aucune raison de nous y opposer, mais c'est alors aux conférences d'en décider librement. Si cela fait l'objet d'une disposition dans la loi, l'application en est évidemment générale.

Mais, dans notre cas, où l'on a affaire à des compagnies extrêmement puissantes, à des exportateurs très importants, ces mesures distinctes ne donneront pas de bons résultats; et notamment si nous n'avons pas la possibilité d'en décider librement. Même le conseil des expéditeurs au Japon préférerait que ce genre de décisions soient prises en vertu de critères commerciaux. Il s'oppose donc à la possibilité de prendre des mesures distinctes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce qui se passe en ce moment, c'est que certains expéditeurs profitent de la loi américaine, et obtiennent des tarifs beaucoup plus bas, ou des conditions beaucoup plus intéressantes. Je pense notamment à des compagnies japonaises.

M. Grey: En effet. Les grandes sociétés japonaises, notamment, ont essaimé aux États-Unis, et procèdent elles-mêmes à leurs propres expéditions.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Et elles profitent de la loi américaine.

M. Grey: Absolument. Nous nous trouvons ici dans le domaine international, et il faut tenir compte du droit des deux pays. Nous desservons également le Canada, et nous sommes heureux de le faire, en respectant évidemment le droit canadien, mais nous sommes aujourd'hui ici pour vous dire que cette loi ne sera bien accueillie. Nous

[Texte]

welcome. It is not going to be something that is going to help us, and we do not think it is going to help Canada. How can it help Canada?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): One of the points you make about the conferences, on page 20 you note that they are not monopolists—

Mr. Grey: That is right.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): —that there is no great profitability. If I link that with the specific fact you have alluded to, that since 1985 there has been freedom on rates within your conferences, you have in fact left your members free to do the best they could.

Mr. Grey: For the major moving commodities, with six members in the conference and fourteen out, and with the pressure of major shippers behind rate actions, the conferences were not then really left in a position in which they could very well contribute to stability. In order for the members to compete against the other fourteen outside lines, the conference simply opened the major moving commodity rates to permit the members. . . Otherwise the conference would have disappeared. Now we have a conference still, and as times permit we will regain membership and we will be able to re-establish some degree of stability over rates and services to the extent that we can, based on commercial solutions with shippers and shipper councils in this process.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How much are you left with when you give your members that kind of freedom? Is the conference largely a façade or just a name?

Mr. Grey: No. We meet and we discuss things. We talk about rates. We are able to meet with shippers, shipper's councils and exchange views and understand better the views of all parties in this matter. We would prefer to have a conference in those circumstances than not to.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I guess what I am asking is what are you still able to do in these circumstances when you have given your members freedom? I can appreciate that you can get together and talk about what you would like to achieve.

Mr. Grey: We are not able to do anywhere near what the conference is expected to do for the stability of rates and services, especially if independent action is mandatorily required in a conference agreement. Without some degree of stability, the members find it increasingly difficult to invest in shipping, and there is not an adequate return now. In fact, the carriers are either going bankrupt or merging in an effort to avoid bankruptcy these days.

[Traduction]

n'allons certainement pas pouvoir en tirer profit, et je ne pense pas non plus qu'elle profite au Canada. Comment le pourrait-elle?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): À la page 20, vous dites que les conférences ne sont pas des monopoles. . .

M. Grey: Effectivement.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): . . . et que leur marge de profit n'est pas énorme. Vous avez pourtant dit que, depuis 1985, les barèmes ont été libérés au sein de vos conférences, et que vous avez en quelque sorte laissé vos membres libres de leurs mouvements et décisions.

M. Grey: Pour ce qui est des marchandises représentant les gros volumes de fret transportés, étant donné qu'il y avait six compagnies au sein de la conférence et 14 à l'extérieur, compte tenu par ailleurs des pressions exercées par les gros expéditeurs pour obtenir des tarifs intéressants, les conférences n'ont pas véritablement été en mesure d'imposer la stabilité. Pour que les membres de la conférence puissent faire concurrence aux 14 compagnies maritimes de l'extérieur, il a fallu libérer les tarifs appliqués aux gros volumes transportés pour permettre à nos membres. . . Sans cela, c'eût été la fin de notre conférence. Celle-ci s'est donc maintenue et, si l'évolution des choses le permet, nous aurons de nouveaux membres, et nous serons alors mieux à même de recréer un cadre tarifaire stable, dans la mesure où nous pourrions en arriver, de concert avec les expéditeurs et les conseils d'expéditeurs, à des solutions commerciales.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mais que devient alors la conférence, si vous laissez toute liberté à vos membres? Devient-elle alors simplement une façade, un prête-nom?

M. Grey: Non. Nous nous réunissons, nous discutons, nous parlons des tarifs, et nous rencontrons également les expéditeurs, les conseils d'expéditeurs, pour des échanges de vues, en vue d'une meilleure compréhension des problèmes qui se posent à toutes les parties concernées. Dans des situations comme celles-ci, nous préférons fonctionner à l'intérieur du cadre de la conférence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce que je voudrais en fait savoir, c'est de quels pouvoirs vous disposez réellement, alors que vous avez en fait rendu à vos membres leur liberté de décision? Je comprends évidemment que vous pouvez continuer à avoir des réunions, pour divers échanges de vues.

M. Grey: Mais nous sommes en fait très loin de pouvoir faire ce que nous pourrions pour la stabilité des tarifs et du service et notamment si l'on exige des conférences qu'elles permettent à leurs membres de consentir des conditions différant de ce qui a été convenu. Or, sans cette stabilité dont je parle, nos membres trouvent de plus en plus difficile d'investir de façon rentable dans le transport maritime. De fait, on assiste à des tas de faillites de la part

[Text]

The shippers themselves complain of volatility of rates, and it is very hard for shippers to negotiate contracts over a period of time with rapid changes in factors such as transportation. The shippers' council would naturally want as low a rate as is reasonable, but they do not want to force carriers out of business. They want a practical commercial solution that remains level for a period of time. They do not want rates to go up, nor do they welcome reductions below what they consider to be reasonable.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): They want the virtues of the conference system in terms of assured transport at known rates so that they can price products on the basis of how much it is going to cost to get them to a market and so on.

Mr. Grey: That is right, and they are willing to pay for that. When the rates get too high, there are more and more outsiders, so the rates come down. Lines can get into and out of this industry very easily. Even if there are no outsiders at any given time, we know that if we increase the rates, they will come in because it is very easy to charter some ships and then drop them when times are tough. We know that and the shippers know that. Conferences do not have the monopolistic powers that some people attribute to them these days.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Have you been able to bring any sanctions at all to bear against those who have dropped out over the past quarter century?

Mr. Grey: No. We function from the point of view that it makes commercial sense to work together, and not from the point of view that membership is something we control. If a line wants to leave, they can leave; if a line wants to join, they can join.

The history of conferences shows that the majority of shippers and carriers want conferences and will join them when it makes sense to do so. When there are times, such as during rate wars and so on, that it does not make sense to do so, we are not going to try to keep them in.

Governments cannot do many of the things that conferences can, and a solution will not be found if governments attempt to do those things. Conferences can and will do them if they are given an opportunity. The facts in the past show that they have done these things, so there is no need to change it now.

[Translation]

des transporteurs, qui fusionnent alors pour essayer d'éviter la catastrophe.

Les expéditeurs eux-mêmes se plaignent de l'instabilité et des barèmes tarifaires et, si le secteur des transports est en permanence en pleine évolution, il devient difficile pour les expéditeurs de négocier des contrats de longue durée. Le conseil des expéditeurs voudrait, bien sûr, des tarifs aussi bas que possible, mais il ne veut pas non plus que les transporteurs fassent faillite. Le conseil a donc intérêt à ce que l'on s'entende sur des solutions raisonnables, du point de vue commercial, afin que les conditions restent les mêmes pendant un minimum de temps. C'est-à-dire que les expéditeurs ne veulent pas voir les tarifs fluctuer, en plus ou en moins, plus qu'il n'est raisonnable.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le conseil des expéditeurs attend donc du système des conférences qu'il lui assure un service à des tarifs connus à l'avance, afin de pouvoir établir ses prix, en fonction de coûts prévisibles, pour pouvoir alimenter les marchés, etc.

M. Grey: Exactement, et il est prêt à payer pour cela. Lorsque les tarifs augmentent trop, la concurrence extérieure s'intensifie, ce qui, à nouveau, casse les prix. Il est très facile à de nouvelles compagnies maritimes d'entrer dans le jeu et d'en sortir ensuite. Même si nous n'avons pas de concurrence extérieure à un moment donné, nous savons qu'il suffit d'augmenter les tarifs pour voir les concurrents arriver, parce qu'il est très facile d'affréter des bateaux et de les retirer ensuite de la circulation lorsque les temps sont trop difficiles. Contrairement à ce que certains pensent, les conférences n'ont aucun monopole.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous, depuis 25 ans, pris des sanctions contre ceux de vos membres qui avaient quitté la conférence?

M. Grey: Non. Notre principe est celui du profit que l'on retire de cette collaboration et il n'est pas question, dans ce domaine, d'essayer d'imposer quoi que ce soit à nos membres. Si une compagnie veut se retirer de la conférence, elle peut le faire et, si une autre veut se joindre à nous, elle en a également la possibilité.

L'histoire des conférences montre qu'elles correspondent à un désir de la majorité des expéditeurs et des transporteurs et ceux-ci en font partie dans la mesure où cela a un sens. Il peut arriver, comme pendant ces périodes de guerre des tarifs, etc., que cela n'ait plus aucun sens, et nous n'allons pas essayer de les retenir.

Il y a des tas de choses que les gouvernements ne peuvent pas faire et qui sont à la portée des conférences; il est donc, dans ces domaines, préférable que les gouvernements s'abstiennent de toute intervention. C'est alors à l'action des conférences qu'il faut s'en remettre, mais il faut, pour cela, qu'elles aient la possibilité d'agir. L'histoire montre que ces conférences ont permis jusqu'ici d'aboutir à des solutions et il n'y a absolument aucune raison de vouloir qu'il n'en soit plus ainsi.

[Texte]

Another issue is this business concerning the uncertainty of the law coming to an end every so often. In fact, it has not as we put in our paper. These things can be reviewed without the law terminating, as is the case in other countries, so our feeling is that the 79 position in effect now is a reasonable position for a period of time, until we see what happens under the American act.

We do not see why we need to copy that right away and rush into it, especially when we think there are going to be some fairly substantial changes in the 1984 act after the U.S. review and the experience in U.S. trade. Anyone who rushes too far and too fast into Bill 21 with a flag to say this is the answer is going to have to backtrack. It would be better to prepare that position in advance rather than be faced with the fact that it does not work, and there is pretty good evidence that it is not going to work.

• 1250

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you have an opinion on how the American law may be changed? And, though it is not a related question, do you have an opinion on what Canada's establishing the Bill C-21 system would do to your conferences in practice, how they would respond?

Mr. Grey: I think the Shipping Act of 1984 is another step in the road toward deregulation. I think it was handled differently from rail or trucks because shipping is itself inherently different and because of the international ramifications.

Basically, the idea was less regulation. I think the review at the end of five years is going to try to determine on the basis of experience how much less, or if any less is possible—or if any more is required. What sorts of abuses occur when we create what we have in the 1984 act, and as a result of the experience, what should we learn? Maybe we will be increasing regulation at some point; maybe in other respects there will be a further lessening of it.

I think the 1984 act also reflects the idea prevalent in the administration in earlier years that the balance-of-payments problem is because American companies were fragmented into many small ones and somehow we have to get big companies that can compete with other companies in the world. How do we do that? Well, we create chaos, out of which will be mergers and what not, and this is one way to create big companies. When that is done, we will go back to a reasonable form of regulation and let those bigger companies compete in the world; maybe we will solve our balance-of-payments problems. I do not think it is sound.

[Traduction]

Le fait, par ailleurs, que l'on doive toujours s'attendre à ce que la loi en vigueur soit un jour abrogée, est créateur d'incertitude. De fait, comme nous le disons dans notre mémoire, ce n'est pas toujours ainsi que cela se passe. La loi peut être réexaminée, sans être abrogée, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres pays et, en attendant de voir ce que donne la loi américaine, nous estimons que les principes de la loi de 1979 sont encore, pour un certain temps, tout à fait acceptables et raisonnables.

Nous ne voyons pas pourquoi l'on copierait, dans un mouvement précipité, la loi américaine de 1984, d'autant plus que celle-ci va faire l'objet d'une révision sans doute approfondie. Ceux que le projet de loi C-21 remplit un peu prématurément d'enthousiasme et qui sont prêts à foncer, en pensant que c'est la solution, risquent d'avoir à faire marche arrière. Il serait donc d'abord préférable de se préparer, plutôt que d'avoir à essayer un échec, et tout semble montrer que ces nouveaux principes ne vont effectivement pas donner de très bons résultats.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous déjà une idée de la façon dont la loi américaine va être remaniée? Et, bien que ce soit une question complètement différente, pouvez-vous prévoir quelles seront, pour vos conférences, les conséquences pratiques de l'adoption du projet de loi C-21? Comment ces conférences vont-elles réagir?

M. Grey: Je pense que la Shipping Act de 1984 est un pas de plus dans le sens de la déréglementation. Mais, du fait des caractéristiques bien particulières des transports maritimes, et notamment de leur vocation internationale, on ne s'y est pas pris comme pour le rail et la route.

Mais l'idée essentielle était effectivement de déréglementer. L'examen prévu après cinq ans d'existence de la loi doit vraisemblablement permettre de décider si oui ou non on doit faire marche arrière ou au contraire aller plus loin. Cet examen doit notamment permettre de constater si la loi de 1984 est à l'origine de certaines anomalies auxquelles il faut remédier. Tout cela va donc peut-être se produire par une réglementation accrue, ou au contraire, dans certains cas, à un assouplissement des règlements.

Je pense également que cette loi 1984 traduisait la conviction de l'administration de l'époque, selon laquelle nos problèmes de balance des paiements venaient du fait qu'il y avait trop de petites compagnies américaines, et qu'il fallait au contraire essayer de répartir le secteur entre quelques grandes sociétés qui pourraient concurrencer les sociétés étrangères. Comment s'y est-on pris? Eh bien, on a engendré la chaos, en espérant que des fusions, etc., permettraient à ces grandes compagnies de voir le jour. Cela fait, on pensait pouvoir venir ensuite à une réglementation plus raisonnable, tout en laissant les grandes compagnies affronter la concurrence mondiale; on espérait ainsi pouvoir résoudre ces problèmes de balance des paiements. Je ne pense pas que tout cela soit très simple.

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you have an opinion on how Bill C-21, if it became law, would impact on the conferences?

Mr. Grey: For one thing, it seems to me it will increase regulation. Bill C-21 will require greater regulation than previously. There are more notices that have to be filed, more activities of that nature. However, we will know less and less about it, because more and more of it will be secret.

It is a lark to think secrecy is going to be maintained. Certainly in Japan... The U.S. act requires confidentiality of service contracts insofar as signatories are concerned and so forth. But you read it in the newspaper every day in Japan: who signed what and so forth. It is a way of life in Japan. You will have an act here that requires total secrecy, and it will not exist. What will you do, then? Will you go over there and prosecute someone? But meanwhile, as far as Canada is concerned, here is complete confidentiality. Nobody in Canada will know unless they read the papers in Japan. And it is not useful for the public in Canada not to know important things about the transportation system: rates, terms, and how it is regulated.

We think the extent that Bill C-21 increases the regulation, at the same time hiding most of it, is not right. From a Canadian point of view it is not right. We would like to have it open. If it has to be, if the legislators in Canada believe in their based conviction that we have to have more regulation, we have to intervene in this way in the commercial process, then we want to have it public. We do not want to have it hidden. We function properly only if everyone knows what we do. I think regulators function best that way also. Furthermore, with the Japanese law, and to the extent that we do not look at the law on both sides of the trade, we are going to get into conflicts over law, which are needless. We should look into that before we pass the law rather than afterwards.

Mr. Thacker: We have what seems to me a direct conflict in the effect of Bill C-21 on the use of U.S. ports and Canadian ports. I think the Canadian Shippers' Council feel that if we pass Bill C-21 it will repatriate container use back to Canadian ports as compared to U.S. ports. On the other hand, I think I hear the carriers saying no, that is not so, if you pass Bill C-21 it is going to go exactly worse. What is your evidence for the record on that point?

• 1255

Mr. Grey: I have to agree with those who say that the effect of Bill C-21 will not necessarily benefit Canadian ports. If we have to enter into contracts that are confidential, we have to have that sort of an exposure. I

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quelles seront, d'après vous, les répercussions, sur les conférences, de l'adoption du projet de loi C-21?

M. Grey: J'ai l'impression que cela va accroître le fardeau réglementaire. L'application de la nouvelle loi exigera la création d'une nouvelle réglementation plus contraignante que l'ancienne. Ainsi, on multiplie les obligations de dépôt de documents et d'avis, etc., mais par ailleurs tout cela sera de moins en moins transparent, et les choses de plus en plus secrètes.

Il n'en est pas moins naïf de croire que le secret sera respecté. Vous savez qu'au Japon... En fait la loi américaine exige que les signataires d'un contrat d'exclusivité limitée puissent bénéficier du secret. Mais en fait on peut lire dans les quotidiens japonais qui a signé quoi, etc. C'est comme cela que l'on fait au Japon. Vous allez donc avoir ici, d'un côté, une loi qui exige le secret le plus absolu, mais celui-ci ne sera pas respecté. Qu'allez-vous faire, alors? Allez-vous tenter des poursuites aux Japonais? Mais, d'un autre côté, ici au Canada, ce sera le secret le plus absolu. Personne n'en saura rien, à moins de lire les journaux japonais. Or je ne pense pas qu'il soit utile, véritablement, d'interdire aux Canadiens l'accès à cette information importante concernant les transports: les tarifs, les conditions, les règlements.

Alors que d'un côté le projet de loi C-21 donne plus d'importance à la réglementation, il nuit par ailleurs à la transparence du processus, et cela ne nous paraît pas acceptable. Même d'un point de vue canadien, cela ne me paraît pas souhaitable. Nous aimerions que les choses restent transparentes et, si effectivement le législateur canadien estime qu'il faut étendre la réglementation et qu'il faut intervenir dans le processus commercial, nous pensons qu'il faudrait que tout cela reste public. Rien ne doit être dissimulé, nous-mêmes travaillons mieux si tout le monde sait ce que nous faisons, et je pense qu'il en est de même des responsables de la réglementation. Par ailleurs, le droit japonais étant ce qu'il est, et dans la mesure où nous n'en tenons pas compte, nous allons nous retrouver dans des conflits de droit dont nous n'avons certainement pas besoin. Il vaudrait donc mieux y réfléchir avant qu'après.

M. Thacker: Je pense effectivement que le projet de loi C-21 porte déjà en lui des causes de conflit, et notamment sur cette question de l'utilisation des ports américains et canadiens. Je crois que le Conseil des expéditeurs canadiens pense que, si nous adoptons le Bill C-21, il y a beaucoup de conteneurs qui reviendront des ports américains vers les ports canadiens. D'autre part, je crois entendre les transporteurs dire que non, que les choses ne se passeront pas ainsi, que, si vous adoptez le Bill C-21, la situation ne fera que s'aggraver. Que pensez-vous de ces arguments?

M. Grey: Je dois me ranger du côté de ceux qui pensent que le Bill C-21 ne favorisera pas forcément les ports canadiens. Si nous sommes forcés de signer des contrats confidentiels, cela nous expose forcément. Et je pense que,

[Texte]

think, purely for commercial purposes, commercial reasons, that the trade will shift.

There are other considerations in the United States today. We have a very large, rapid development in transcontinental rail movement of containers. They used to be called unit trains; now we call them DST systems, double-stacked trains. Here the ocean carrier leases a train and operates it for its own account on the rail and runs it back and forth between the port and inland cities. Obviously, if you lease an entire train and run it across the country, if it runs half empty then you have a problem. So through-put is important.

This particular aspect of the through rate arrangement from Japan is where there is a growing amount of competition. Carriers compete, one against the other, over what arrangements are made on that train. But the rate is a through rate. The train is a cost under the through rate, and if that cost increases then the carriers have to eat it. This is an area of competition now. So there will be growing concerns to keep those trains full. Therefore, there will be a tendency for cargo that otherwise might go across the Canadian rail system to be diverted to the DST trains through the United States in order to ensure through-put, particularly if there are growing problems otherwise.

Mr. Thacker: If we lost Canadian container services at our port when the 1984 act was more aggressive than our 1979 act, why would it be that if we come out with a law that is even more aggressive we would lose it? We lost it when we were less aggressive but you are saying we are going to lose more if we become more aggressive. Is that it?

Mr. Grey: I do not know what you mean by aggressive in this sense, because—

Mr. Thacker: The level of regulation provided by the Shipping Conferences Exemptions Act—

Mr. Grey: It may well be that to become more aggressive would cause greater loss.

Mr. Thacker: That is what I am wondering. Is that your view?

Mr. Grey: I would be inclined to think several influences are taking place simultaneously. One is the growing use of chartered trains or leased trains. Another is the fact that we are forced through independent action and service contracts to take an increasing loss in our revenues. We do not have the flexibility to serve all ports. The extra steaming and so on and so forth costs money. So for purely commercial reasons, in order to survive we may have to consolidate cargo onto one or two ports, make fewer calls. Maybe we cannot give as much service as we could otherwise.

[Traduction]

pour des raisons purement commerciales, le commerce va se déplacer.

Il y a d'autres considérations aux États-Unis à l'heure actuelle. Les transports de conteneurs transcontinentaux par rail se développent très rapidement, prennent beaucoup d'importance. C'est ce qu'on appelait jadis les trains unitaires, aujourd'hui nous parlons de systèmes DST, à double pont. Ici, le transporteur océanique loue un train et l'exploite pour son propre compte, lui fait faire des navettes entre le port et les villes intérieures. De toute évidence, quand vous louez tout un train et que vous l'expédiez à travers le pays, s'il est à moitié vide, vous avez des problèmes. C'est donc un aspect important.

C'est justement cet aspect-là des ententes tarifaires avec le Japon qui provoque de plus en plus de concurrence. Les transporteurs se concurrencent mutuellement pour les ententes relatives à ce train. Mais le tarif reste un tarif global. Le train est considéré comme un coût compte tenu de ce tarif global, et, si ce tarif augmente, les transporteurs doivent s'en accommoder. C'est déjà un secteur de concurrence; il va donc falloir de plus en plus chercher à remplir ces trains. Par conséquent, le fret qui passerait normalement sur les lignes canadiennes pourrait bien être détourné sur les trains DST américains pour les aider à compléter leur chargement, surtout s'il y a de nouveaux problèmes ailleurs.

M. Thacker: Nous avons perdu des services de conteneurs canadiens dans nos ports en 1984 quand nous avons adopté une loi plus agressive que celle de 1979; dans ces conditions, si nous adoptons aujourd'hui une loi encore plus agressive, comment pouvons-nous y perdre? Si nous y avons perdu en étant moins agressifs, vous dites que nous perdrons encore plus en devenant plus agressifs. C'est ce que vous dites?

M. Grey: Je ne sais pas ce que vous entendez par agressif dans ce sens, car. . .

M. Thacker: Je parle de la réglementation imposée par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. . .

M. Grey: Il est fort possible qu'en étant plus agressifs, nous subissions plus de pertes.

M. Thacker: C'est ce que je me demande. C'est ce que vous pensez?

M. Grey: J'aurais tendance à penser que plusieurs influences jouent simultanément. D'une part, le fait que les trains nolisés ou trains loués sont de plus en plus fréquents. D'autre part, le fait que nous sommes forcés, avec les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée, d'absorber des pertes croissantes de revenus. Notre réseau n'est pas suffisamment souple pour desservir tous les ports. Les transports par bateaux nécessaires pour faire la différence coûtent de l'argent. Pour des raisons purement commerciales, pour survivre, il est possible que nous soyons forcés de regrouper le fret dans un ou deux ports, de faire moins d'escales. Il est possible que le service en souffre.

[Text]

The conferences want to give the best service they can to their customers, but if they are forced through such interventions into losses where they cannot do this then they will not—for commercial reasons, not for political reasons. We are not a political entity; we have no political power. That is one of our problems. The ocean carriers do not have the political clout that some of the major shippers have, both here and in Japan.

Mr. Thacker: Mr. Grey said that service contracts do not work and never will, but I suppose it is correct to say that in fact they have worked very well indeed for the large shippers and that maybe your statement would be more restricted to the smaller shippers.

• 1300

Mr. Grey: I think what I have said is that they work very well indeed for the large shippers but do not work for the smaller shippers or for the carriers or conference system. We cannot continue to take that kind of a loss and we feel that service contracts is a concept that is really unworkable in our trade but has been thrust upon us.

We will not have a service contract, but the outsiders just go out and write them. Under the law they are entitled to. We are going to have to decide whether we are going to fall dead or go on and compete, so we have to get out there and write them. We have competed very well; the conference is still alive, but everybody is getting closer and closer to collapsing.

I do not think it will work except for big shippers, and that is a short-term gain. It is not a long-term gain.

Mr. Thacker: We are worried about the position of the small shipper; there is no doubt about that. Yet I heard you say that in Japan, where they do not by law permit service contracts, you have thousands and thousands of smaller shippers in trouble.

Mr. Grey: That is right.

Mr. Thacker: Whether we act or not, are the small shippers going to be in trouble?

Mr. Grey: The Japanese law does not allow service contracts in that sense, but the American law does and there is a conflict over it. In order to survive we write service contracts because Japanese law does not apply to foreign vessels other than to basic elements of it. Therefore, under the American law, foreign vessels, outside vessels, and non-conference vessels are writing service contracts.

The Japanese contract has not yet come to the point of regulating that. The Japanese government is considering drafting revisions to their shipping act, bearing in mind the distortions this incursion into their activities has

[Translation]

Les conférences veulent assurer le meilleur service possible à leurs clients, mais, si elles sont forcées par de telles interventions à absorber des pertes qui rendront ce genre de service impossible, pour des raisons commerciales et non pas politiques, c'est ce qui se produira. Nous ne sommes pas une entité politique, nous n'avons pas de pouvoir politique. C'est d'ailleurs un de nos problèmes. Les transporteurs océaniques n'ont pas l'influence politique de certains expéditeurs, ici et au Japon.

M. Thacker: M. Grey a dit que les contrats d'exclusivité limitée ne fonctionnaient pas et ne fonctionneraient jamais, mais on peut dire, j'imagine, que, pour les gros expéditeurs, ils ont été une excellente affaire et que vous parlez, vous, des petits expéditeurs.

M. Grey: Je crois avoir dit qu'ils sont une excellente chose pour les gros expéditeurs, mais que, pour les petits expéditeurs, pour les transporteurs ou pour les conférences, ce n'est pas le cas. Nous ne pouvons continuer à absorber de telles pertes, nous considérons que les contrats d'exclusivité limitée sont un concept impraticable pour nous, un concept qu'on nous a imposé.

Nous refusons de signer des contrats d'exclusivité limitée, mais les autres ne se gênent pas. La loi les y autorise. De notre côté, il va falloir que nous choisissons entre notre propre disparition ou la concurrence; il faudra donc que nous acceptions d'en signer. Pour ce qui est de la concurrence, nous nous sommes très bien débrouillés, la conférence existe toujours, mais, chaque jour, chacun d'entre nous se rapproche de l'effondrement.

À mon avis, ça ne marchera pas, sinon pour les gros expéditeurs, et même pour eux, c'est un gain à court terme. Ce n'est pas un gain à long terme.

M. Thacker: La position des petits expéditeurs nous intéresse particulièrement, cela ne fait pas de doute. Je vous ai entendu dire qu'au Japon, où les contrats d'exclusivité limitée n'étaient pas autorisés par la loi, vous aviez des milliers et des milliers de petits expéditeurs en difficulté.

M. Grey: C'est exact.

M. Thacker: Que nous agissions ou pas, est-ce que les petits expéditeurs seront tout de même en difficulté?

M. Grey: La loi japonaise n'autorise pas les contrats d'exclusivité limitée dans ce sens, mais la loi américaine les autorise, et cela pose un problème. Pour survivre, nous signons des contrats d'exclusivité limitée car la loi japonaise ne s'applique pas aux navires étrangers, à l'exception de leurs éléments de base. Par conséquent, en vertu de la loi américaine, les bateaux étrangers, les bateaux de l'extérieur, et ceux qui n'appartiennent pas à une conférence, rédigent des contrats d'exclusivité limitée.

Les contrats japonais n'ont pas encore réussi à réglementer cet aspect-là. Le gouvernement japonais envisage de modifier sa loi sur les messageries pour tenir compte des distorsions provoquées par cette incursion

[Texte]

caused. Whether they will then extend the application of their laws to foreign vessels, whether they will take steps to outlaw service contracts they believe are not useful in the Japanese context, we do not know yet.

This is something that is now a growing source of conflict between Japan and the United States in regard to the 1984 shipping act, and if Canada moves in that direction this source of conflict will likewise be extended to Canada.

Mr. Thacker: My last question to Mr. Grey relates to the global nature of the industry, to the international carrier industry. I have a sense of a sort of unreality here with our Canadian law and the American law, because it seems to me that whole question of extraterritoriality renders much of what we do as totally unenforceable in any event. It seems to me that as long as there are non-conference players out there, of which there seems to be a lot—indeed, quite an overcapacity—it does not matter what the heck we, Japan or the United States do, it is going to. . . As you say, in Japan you have service contracts even though the law over there does not mandate them or regulate them in any way. What is your view on this extraterritoriality? It seems to me we cannot enforce it.

Mr. Grey: Sooner or later all this is going to come to a head. I do not think we can just say that because *de facto* nothing will result from it, we just ought to go ahead and do whatever we want. That is a form of independent action with regard to the laws of the land, so to speak.

We try to observe the laws of Canada in our dealings with Canada, and if you introduce Bill C-21 we will have to try to observe it. That is why we are here to say do not do it now. It is not going to be beneficial either to us or to Canada. Why would you then do it? You are copying something across the border that does not make sense, and they know it; that is why they are going to review it. I mean, there is plenty of time for this kind of thing.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Grey, on page 23 of your brief you point out that—you have touched on this before, but I want to emphasize it—Canada relies strongly on the conference system to provide transportation for its imports and exports. Further on in that same paragraph, you state fairly categorically—explicitly—that if we do implement Bill C-21 it is bound to have a negative impact on the Canadian export and import trade. I wonder if you could be more explicit with me and tell me how Bill C-21 is going to affect the Canadian import and export trade, dealing with each one of them specifically, because one is bulk and the other is likely liner trade, and explain how we are going to be adversely affected by the introduction of this legislation.

[Traduction]

dans leurs activités. Quant à savoir s'ils appliqueront ces dispositions aux bateaux étrangers également, s'ils prendront des mesures pour interdire les contrats d'exclusivité limitée qui ne leur semblent pas utiles dans le contexte japonais, nous n'en savons rien encore.

C'est actuellement une source de conflit croissante entre le Japon et les États-Unis à cause de la loi de 1984; si, de son côté, le Canada adopte cette démarche, le conflit s'étendra probablement au Canada.

M. Thacker: Une dernière question pour M. Grey au sujet du caractère global de cette industrie, de l'industrie des transports internationaux. Je trouve qu'il y a quelque chose d'irréel dans notre loi canadienne et dans la loi américaine, car il me semble que cette notion d'extraterritorialité empêche de toute façon d'appliquer la majeure partie des dispositions que nous pourrions adopter. Tant qu'il y a des transporteurs qui n'appartiennent pas aux conférences, et, apparemment, il y en a beaucoup, trop même, peu importe ce que nous-mêmes, le Japon ou les États-Unis pouvons faire. . . Comme vous le dites, au Japon vous avez des contrats d'exclusivité limitée bien que la loi japonaise ne les réglemente aucunement, ne les autorise pas. Que pensez-vous de cette extraterritorialité? Il me semble que c'est impossible à appliquer.

M. Grey: Tôt ou tard, il y aura forcément un affrontement. Je ne sais pas si, en attendant, il faut considérer que, puisque ça n'aura pas d'effet, nous pouvons faire ce que nous voulons. En ce qui concerne les lois du pays, c'est un peu comme une mesure distincte.

Nous essayons d'observer les lois canadiennes dans nos transactions avec le Canada, et, si vous adoptez le Bill C-21, nous essaierons de l'observer. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici pour vous demander de ne pas l'adopter. C'est une disposition qui ne nous favorisera pas, pas plus que le Canada. Dans ces conditions, pourquoi l'adopter? Vous copiez quelque chose qui se fait de l'autre côté de la frontière et qui n'a pas de sens, et les Américains le savent. Ils ont d'ailleurs l'intention de réviser ces dispositions. Après tout, nous avons tout le temps pour ce genre de chose.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur Grey, à la page 23 de votre mémoire, vous dites—et vous en avez déjà parlé mais j'y reviens—que le Canada dépend énormément du système des conférences pour assurer le transport des importations et des exportations. Plus loin, dans le même paragraphe, vous dites catégoriquement, du moins explicitement, que, si nous mettons en vigueur le bill C-21, cela aura forcément des effets négatifs sur notre commerce import-export. Pouvez-vous être plus explicite et me dire comment le bill C-21 affectera le commerce import-export canadien, et j'aimerais que vous parliez de chaque secteur individuellement, le transport en vrac et le commerce par lignes régulières; expliquez-nous comment ce projet de loi peut nous être nuisible.

[Text]

[Translation]

• 1305

Mr. Grey: Unless you want to put the entire emphasis in Canada upon the now-existing major exporters, you are going to have problems over how the smaller exporters, medium-sized exporters, are ever going to grow because they are not going to be able to negotiate the same arrangements the big ones are. As I said earlier, the rich get richer and the poorer drop out. If it is satisfactory to Canada to find that the growth of exports—if it is satisfactory to Canadians to place all their eggs in a few large baskets, then I suppose you could argue that you are giving these large entities more power to do this. I am not sure that is necessarily going to be a long-term benefit to Canadian exports.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Grey, I wonder if we could come down to more specifics on the basis of who carries Canada's export bulk cargoes.

Mr. Grey: We only import. We only carry imported cargoes.

Mr. Reid: All right. You are only speaking about the Japanese export trade to Canada?

Mr. Grey: That is right. We are only talking about the major imports and the minor imports; that is, the imports to big and little importers from big and little shippers in Japan. This legislation will tend to restrict that to the big exporters and big importers.

Mr. Reid: And the big exporters are on the other side of the water?

Mr. Grey: Yes, right.

Mr. Reid: You are not talking about exporters from Canada.

Mr. Grey: No. We are talking about Japanese exports into Canada.

Mr. Reid: You have placed a good deal of emphasis on the independent contracts. You told us that in your conference, carriers are in and out with a good deal of frequency and a certain ease of movement. Do you in your conference provide some equality of allocation and sharing of the trade?

Mr. Grey: No.

Mr. Reid: You do not have anything to do with that?

Mr. Grey: No. Up until the intervention of the 1984 act, we provided fair rates and non-discriminatory rates and services and rules and regulations, and within that situation the members who compete the best on service get the most cargo. There, you see, you have a fair approach towards pricing, and the shipper who under those prices can do the best job is going to get more business. This emphasizes efficiency and—

M. Grey: A moins de ne tenir compte exclusivement que des principaux exportateurs qui existent actuellement, les petits exportateurs et les exportateurs de taille moyenne vont forcément se trouver en difficulté, car ils ne pourront pas négocier les mêmes ententes que les gros exportateurs. Comme je l'ai déjà dit, les riches s'enrichissent, les pauvres disparaissent. Si le Canada se contente de la croissance des exportations, si les Canadiens ne voient pas d'inconvénients à mettre tous leurs oeufs dans quelques grands paniers, on pourrait prétendre, effectivement, que cette disposition donne aux grosses compagnies plus de pouvoir pour y parvenir. Je ne suis pas certain que, pour les exportations canadiennes, ce soit un avantage à long terme.

M. Reid: Monsieur le président, monsieur Grey, j'aimerais que nous entrions dans les détails et que nous parlions des gens qui transportent les exportations en vrac du Canada.

M. Grey: Nous importons seulement. Nous ne transportons que du fret importé.

M. Reid: Très bien. Vous parlez uniquement du commerce des exportations japonaises à destination du Canada?

M. Grey: Exactement. Nous parlons uniquement des grosses importations et des petites importations, c'est-à-dire des importations destinées à de gros et petits importateurs et expédiées par de gros et petits expéditeurs japonais. Ce projet de loi aura tendance à favoriser les gros exportateurs et les gros importateurs.

M. Reid: Et les gros exportateurs sont de l'autre côté de l'océan?

M. Grey: Oui, exactement.

M. Reid: Vous ne parlez pas des exportateurs du Canada.

M. Grey: Non. Nous parlons des exportations japonaises au Canada.

M. Reid: Vous avez beaucoup insisté sur les contrats d'exclusivité limitée. Vous nous avez dit que dans votre conférence, les transporteurs peuvent se joindre à vous ou se désolidariser assez librement. Est-ce que vous essayez de répartir les contrats assez équitablement entre vos différents membres?

M. Grey: Non.

M. Reid: Vous ne vous occupez pas du tout de cela.

M. Grey: Non. Jusqu'à la loi de 1984, nous offrons des tarifs raisonnables, des tarifs, des services, des règles et des règlements non discriminatoires et, dans cette situation, ce sont les membres qui jouent le mieux le jeu de la concurrence qui obtiennent le plus de fret. En effet, c'est là une méthode d'établissement des prix équitable. Et les expéditeurs qui font le mieux leur travail en offrant ce prix-là seront les plus recherchés. Cela donne beaucoup d'importance à l'efficacité et. . .

[Texte]

Mr. Reid: You are saying, as I understand it, Mr. Grey, that the carrier who gives the best service and makes the greatest contacts with the shippers of say Canada gets that trade.

Mr. Reid: Yes. We are not going to attempt to tell members how much of the trade they can have.

Mr. Reid: If a member leaves your conference because he wants to make a special deal with a shipper, how does he get back in?

Mr. Grey: He simply applies to the conference for membership and we are very happy to have him back in again.

Mr. Reid: Why?

Mr. Grey: We believe that in the long run, most carriers and most shippers want the conference to exist and we are not going to be standing there saying that somebody who left before cannot come back in. We want the thing to work, so we are going to find a way to accommodate these matters on a commercial basis. If a carrier finds his best commercial interest is to go outside the conference, that is a commercial decision he can make. We are not going to oppose it. If he wants to come back in and it suits his commercial purposes, that is fine.

• 1310

In ordinary times, most of the time the carriers who have made long-term commitments to these trades are going to be in the conference. They are not fly-by-nighters; they are not going to jump in and out. They are not going to be outsiders who enter the trade and leave the trade if it is good for them, otherwise the hell with the service—right? These are carriers who have made long-term commitments to the trade. They have leased trains, they have leased terminals, they are there for the long haul. They hope that in the long run they are going to be able to survive, but with this kind of intervention they are not even themselves going to be able to survive.

Mr. Reid: You have not told me yet whether or not it is your conference members or the other carriers who will be putting themselves in receivership or dropping out of business altogether, but I want to come to that if I might, if time permits, Mr. Chairman. I will try to move along fairly quickly.

Mr. Grey: do you not call that kind of action by one of your carriers—when he drops out and the only reason he drops out is he is making his own confidential rates with the shipper—is that not an independent action?

Mr. Grey: Yes, but that is not a mandatory independent action required to be in the conference agreement. It is a decision by that one member, based on his own estimate of his own commercial interests, and he can make that.

Mr. Reid: So as soon as he makes that, he gets back into the conference?

[Traduction]

M. Reid: Si je vous ai bien compris, monsieur Grey, vous dites que le transporteur qui offre les meilleurs services et qui a le plus de contacts avec les expéditeurs, du Canada par exemple, c'est lui qui a les contrats.

M. Grey: Oui. Nous n'avons pas l'intention de dire à nos membres combien de transactions ils peuvent conclure.

M. Reid: Si un membre quitte votre conférence pour signer un contrat spécial avec un expéditeur, comment fait-il pour revenir?

M. Grey: Il présente une demande et nous l'accueillons avec plaisir.

M. Reid: Pourquoi?

M. Grey: Nous pensons qu'à long terme, la plupart des transporteurs et des expéditeurs tiennent à l'existence des conférences et nous ne voulons pas empêcher quelqu'un qui est parti de revenir parmi nous. Ce qui nous intéresse, c'est que le système fonctionne, nous cherchons donc à régler ce genre de choses d'une façon commerciale. Si un transporteur s'aperçoit qu'il a intérêt à sortir de la conférence, c'est une décision de nature commerciale qu'il peut prendre. Nous ne nous y opposons pas. S'il veut revenir, s'il prend cette décision pour des raisons commerciales, c'est parfait.

En temps ordinaire, les transporteurs qui ont des engagements à long terme dans certains secteurs restent en général dans la conférence. Ce ne sont pas des compagnies de broche à foin, elles ne passeront pas leur temps à entrer et à sortir selon ce qui leur convient le mieux, sinon, le service devient épouvantable, n'est-ce pas? Ce sont des transporteurs qui ont des engagements à long terme envers les exportateurs. Ils ont loué des trains, ils ont loué des terminaux, ils sont là pour longtemps. Ils espèrent survivre pendant longtemps, mais avec ce genre d'intervention, même eux, ne réussiront pas à survivre.

M. Reid: Vous ne m'avez pas encore dit si ce sont les membres de votre conférence ou les autres transporteurs qui risquent de faire faillite, de disparaître complètement, mais j'aimerais revenir sur cette question, si j'en ai le temps, monsieur le président. Je vais essayer d'aller vite.

Monsieur Grey, quand un de vos transporteurs quitte vos rangs uniquement pour signer un contrat confidentiel avec un expéditeur, vous ne considérez pas que c'est une mesure distincte?

M. Grey: Oui, mais ce n'est pas une mesure distincte obligatoire exigée pour adhérer à la conférence. C'est une décision individuelle fondée sur les intérêts commerciaux d'une compagnie, et cette compagnie est libre de prendre cette décision.

M. Reid: Une fois la transaction menée à bien, il peut rentrer dans la conférence?

[Text]

Mr. Grey: If he wants to, that is right, but you will find that this kind of disruption is acceptable to the conference and to the shippers and will not disrupt the trade in the way that this mandatorily required independent action will.

Mr. Reid: Can you give me a brief run-down as to the hardships that presently exist in the shipping industry and the rationalization that is going on and how it affects the conferences?

Mr. Grey: Basically, the industry has been over-tonnaged, and this is a result of considerations beyond the control of the carriers. The carriers make certain decisions regarding their own fleets, but the international export-import banks, development banks and so forth are financing the development of shipyards and the construction of vessels and so forth around the world without any concern as to where they are going to be used or how they are going to fit into the commercial activities.

We have vessels being made because shipyards exist that have been financed by the World Bank and so on simply because the shipyard is there, and for concerns of national interests and so on, they do not want the shipyard. . . So we have more ships than we need in the trade beyond our own decisions. That is part of the problem, and for those and other reasons such as the effect of the 1984 act, the carriers are not able to negotiate rates, to realize rates that will cover their costs even.

The shipping industry—now this is a study that was commissioned in 1982 by the Canadian Transport Commission. What about the return on investment in the shipping trade? Even in 1982, it was less than would be considered normal in other industries. It has gone down since then.

Mr. Reid: In the interests of time, Mr. Grey, I understand those global problems are affecting the conference carriers as well as those who are outside of the conference.

Mr. Grey: That is right.

Mr. Reid: And some of your carriers are affected thereby.

Mr. Grey: That is right, and some have gone bankrupt.

Mr. Reid: Were you present, Mr. Grey—and I believe you were—when the Chamber of Commerce for the Port of Quebec were making their presentation?

Mr. Grey: Yes.

Mr. Reid: I wonder how you would address some of the concerns that the Quebec port and Chamber of Commerce are now making—that they are losing status, that they do not have the same volume of traffic that perhaps a neighbouring port like Montreal might have, with its preferred geographical location. How can we

[Translation]

M. Grey: S'il le souhaite, effectivement, mais vous aurez l'occasion de constater que ce genre d'exception ne gêne pas la conférence et les expéditeurs et ne désorganise pas le commerce comme ces mesures distinctes obligatoires pourraient le faire.

M. Reid: Pouvez-vous me parler rapidement des difficultés que les expéditeurs traversent actuellement, m'en expliquer les raisons et me dire comment cela affecte les conférences?

M. Grey: En fait, l'industrie a trop de bateaux, et cela vient de circonstances indépendantes du contrôle des transporteurs. Les transporteurs prennent certaines décisions au sujet de leurs flottes, mais les banques d'import-export et internationales, les banques de développement, etc., financent le développement des chantiers maritimes et la construction de bateaux, etc., dans le monde entier, sans se demander d'abord à quoi ils serviront, comment on les utilisera. Quel rôle ils joueront dans les activités commerciales.

Nous avons des bateaux qui sont en construction uniquement pour tenir les chantiers navals occupés et parce qu'ils ont été financés par la Banque mondiale; dans d'autres cas, ce sont des intérêts nationaux qui président à la décision, on ne veut pas que le chantier naval. . . Nous avons donc plus de bateaux que nous n'en avons besoin, plus que nous avons décidé d'en construire. C'est un des éléments du problème, quant aux autres raisons, entre autres les effets de la loi de 1984, les transporteurs ne peuvent plus négocier des tarifs qui leur permettent de couvrir leurs coûts.

L'industrie navale. . . je vous parle d'une étude qui a été commandée par la Commission canadienne des transports en 1982. Et qu'en est-il des bénéfices sur les investissements dans le secteur des messageries? Même en 1982, ils étaient inférieurs à la normale dans d'autres industries. La situation s'est encore aggravée depuis.

M. Reid: Pour gagner du temps, monsieur Grey, je dirais que ces problèmes globaux affectent les transporteurs des conférences et également ceux qui n'en font pas partie.

M. Grey: C'est exact.

M. Reid: Et certains de vos transporteurs sont touchés également.

M. Grey: C'est exact, et certains ont fait faillite.

M. Reid: Monsieur Grey, est-ce que vous étiez là, je crois que oui, lorsque la Chambre de commerce du port de Québec a fait son intervention?

M. Grey: Oui.

M. Reid: Que pensez-vous des observations du port de Québec et de la Chambre de commerce: ils prétendent qu'ils sont en perte de vitesse, qu'ils n'ont plus le même trafic qu'un port comme Montréal qui est favorisé par sa position géographique. Que pouvons-nous dire aux responsables du port de Québec pour les assurer qu'ils

[Texte]

assure the Port of Quebec that it will continue to get carrier service when the conference carriers are tending to bypass them?

Mr. Grey: I know there must be many concerns with regard to the Quebec situation that I am not familiar with, because I only deal from the Far East into the west coast.

• 1315

I would make some observations. I notice the representatives from Quebec City port were concerned about confidentiality—how would they know what the rates were? That is a valid concern. How would they know what the rates are if nobody publishes any rates? That is a valid concern, and I believe not only that port but other ports will suffer if nobody knows what the rates are that move the cargo over the port. If the rates are negotiated to the point where there is no margin left to provide services above and beyond survival, naturally the ports with the less volume and greater costs will be bypassed if the carriers have no other way in order to survive.

I think I touched upon this earlier with regard to the west coast. Recently one of our major conference carriers decided to give up calling Vancouver. This was a commercial decision made by that carrier, based on the long-term experience at the Port of Vancouver plus the pre-occupation with the transcontinental movement of cargo over these double-stacked trains. Other ports in the system no doubt will suffer.

I do not think the solution can be found in governmental regulation, but that is one of the public interests that have to be examined. I think it is interesting that the bill will give major shippers benefits under the service contract concept, but conferences will be denied those benefits because they are conferences.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Grey. I think you leave us, in my opinion, with no alternative but to regulate if we want to protect those shippers in other locations.

Mr. Grey: My suggestion would be that there are forms of regulation that would suit that problem better than are contained in Bill C-21.

Mr. Reid: That is why we look to the best first.

Mr. Grey: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid, for your pertinent questions.

Mr. Grey of the Japan-East Canada Freight Conference and the Japan-West Canada Freight Conference, the committee would like to thank you for your clear statement and the directness of your answers.

[Traduction]

continueront à être fréquentés par les transporteurs, alors que, pour le moment, ils ont tendance à les ignorer?

M. Grey: Je sais qu'il y a probablement beaucoup d'aspects de la situation de Québec que je ne connais pas, car, personnellement, je m'occupe exclusivement du trafic en provenance de l'Extrême-Orient et à destination de la côte Ouest.

Je voudrais faire plusieurs remarques. Je constate que les représentants de la ville de Québec se posaient des questions sur le caractère confidentiel de ces tarifs: quel moyen auraient-ils de connaître ces tarifs? C'est une crainte tout à fait justifiée. Comment connaître les tarifs quand ils ne sont pas publiés? On comprend leur inquiétude, et je pense que ce n'est pas seulement le port de Québec, mais d'autres également qui pâtiront si les tarifs de transit dans le port ne sont pas connus. Si les tarifs sont établis au plus juste, sans prévoir la moindre marge, ce seront les ports qui ont le moins de volume de marchandises et les frais les plus élevés qui seront laissés de côté si c'est le seul moyen pour les transporteurs de survivre.

J'ai abordé cette question tout à l'heure à propos de la côte ouest. L'un de nos principaux transporteurs de conférence a récemment décidé de ne plus faire escale à Vancouver. C'était-là une décision fondée sur des considérations commerciales et sur une longue expérience du port de Vancouver, à quoi s'ajoute le problème du transport transcontinental de marchandises empilées à deux niveaux sur les trains. D'autres ports en seront certainement aussi les victimes.

Je ne pense pas que la solution puisse se trouver dans une réglementation du gouvernement, mais c'est l'une des questions d'intérêt public qui doit être examinée. Le projet de loi, il est intéressant de le constater, bénéficiera aux gros expéditeurs grâce à la notion de contrats d'exclusivité limitée, mais cet avantage sera refusé aux conférences.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur Grey. Je constate que vous ne nous laissez d'autre possibilité que de réglementer si nous voulons protéger les expéditeurs d'autres localités.

M. Grey: Je voudrais vous faire remarquer qu'il existe d'autres formes de réglementation qui résoudreient ce problème mieux que les clauses du projet de loi C-21.

M. Reid: C'est pourquoi nous visons d'abord ce qu'il y a de mieux.

M. Grey: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Reid, de vos questions fort pertinentes.

Le Comité voudrait remercier M. Grey, qui représente la *Japan-East Canada Freight Conference* et la *Japan-West Canada Freight Conference* de la clarté de son exposé et de la franchise de ses réponses.

[Text]

Mr. Grey: I thank you very much, sir, for the opportunity to come here. It is a pleasure to come here. We have come here many times before, and we look forward to the opportunity in the future to come again. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. Our next meeting will be at 3.30 p.m. This meeting is now adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

• 1545

The Chairman: Welcome, everyone. We have the pleasure to have with us today Mr. John Griffiths from the Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference. Go ahead, Mr. Griffiths.

Mr. John Griffiths (Chairman, Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference): Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, gentlemen. I am the general manager of Columbus Line in eastern Canada. I am appearing this afternoon in my other capacity, that of current chairman of the Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference.

• 1550

The vessels operated by the member lines of the conference provide a liner service in containers from eastern Canada through the port of Halifax to Australia and New Zealand. These lines have operated in this trade for many years and have built specialized vessels for this trade.

In February the conference submitted a brief to the standing committee reflecting our concern on the thrust of Bill C-21. I do not intend to read this brief, but I would like to touch on the major points we tried to make.

Acknowledging that exemption from the Competition Act is a privilege granted to the ocean carriers in a conference and that there must be a *quid pro quo*, we nevertheless think the restrictions added to the present Shipping Conferences Exemption Act may tend to weaken the conference structure to the point where it becomes counterproductive. We believe conferences are a necessity, and we see no need to argue this point since it has been confirmed by many inquiries, commissions and studies in several countries. We do not know of any developed or developing countries that do not recognize the stability the conference structure offers to international trade.

From our viewpoint, it seems obvious that the act granting exemption to shipping conferences must achieve certain objectives. Firstly, it must provide a framework to provide adequate shipping services for Canada's exports and imports. This has been achieved, and some would say over-achieved, in all the trades serving Canada. In the case of my own conference, we face competition from four non-

[Translation]

M. Grey: Je vous remercie beaucoup, monsieur, de m'avoir permis de comparaître, ce qui a été un plaisir pour moi. Ce n'est pas la première fois que nous nous trouvons devant vous, et nous serons toujours heureux de revenir. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup. Notre prochaine séance est à 15h30. La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Bienvenue à tous. Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui M. John Griffiths, de la Conférence Est du Canada/Australie-Nouvelle-Zélande. Allez-y monsieur Griffiths.

M. John Griffiths (président, Conférence Est du Canada/Australie-Nouvelle-Zélande): Merci, monsieur le président. Bonjour, messieurs. Je suis le directeur général de la *Columbus Line*, dans l'est du Canada. Cet après-midi, je suis venu témoigner à un autre titre, c'est-à-dire celui de président de la Conférence Est du Canada/Australie-Nouvelle-Zélande.

Les bateaux des membres de notre conférence offrent un service de transport maritime de conteneurs qui fait la liaison entre le port de Halifax dans l'est du Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Cette liaison est assurée depuis de nombreuses années et nous avons construit des bateaux spécialisés tout exprès.

En février, la conférence a présenté au Comité permanent un mémoire où elle expose ses préoccupations concernant le projet de loi C-21. Je n'ai pas l'intention de lire ce mémoire mais j'aimerais en faire ressortir les points saillants.

Nous reconnaissons que les dérogations à la Loi sur la concurrence sont un privilège donné aux transporteurs maritimes faisant partie d'une conférence. Il doit donc y avoir des compensations mais nous pensons néanmoins que les restrictions que l'on veut ajouter à l'actuelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes pourraient affaiblir la structure des conférences et être néfastes au bout du compte. Nous pensons que les conférences sont nécessaires. Il n'est pas besoin de plaider la cause des conférences puisque cela a été confirmé lors de nombreuses enquêtes, par de nombreuses commissions et par des études dans bien des pays. Il n'existe aucun pays industrialisé ou en voie de l'être qui ne reconnaisse la stabilité qu'offre la structure de conférence au commerce international.

Selon nous, il semble évident que la loi donnant des dérogations aux conférences maritimes doit atteindre certains objectifs. Tout d'abord, elle doit offrir un cadre qui offre aux importateurs et aux exportateurs canadiens les services maritimes dont ils ont besoin. Cela a été réalisé, et on pourrait même dire surfait, dans toutes les liaisons desservant le Canada. Dans le cas de ma propre

[Texte]

conference lines offering service to Australia and New Zealand through eastern Canadian ports. In addition, three lines operating through the U.S. west coast ports solicit cargoes from Ontario and less vigorously from Quebec.

Secondly, this service must operate at competitive ocean freight rates. I will not speak for other conferences or alliances, although I know that they have had similar experiences. However, as a conference member, our company has found our increase in freight revenue on a per container basis has been 7% since 1979; not 7% per annum but 7% in eight years, and the average per container revenue has decreased by 15% since 1983. One could only wish that the price of housing, food or public transport had achieved the same result.

Thirdly, this adequate service at competitive rates must provide long-term stability to Canada's trade routes. It is less sure that this objective has been met. Within our conference, we have seen the withdrawal of two well-established shipping lines; Farrell Lines can no longer afford to operate in our trade, and the Atlantrafik Express Service went bankrupt. In addition, we have seen the withdrawal from the conference, although not from the trade, of one other line, ABC Containerline.

Given that conference lines are granted exemption in order to provide stability, it seems obvious that the present act has not achieved this objective. Despite this, the proposed legislation adds further weakness to the conference structure, all in the name of fairness.

In our earlier brief, we drew the committee's attention to a report prepared by Professor Gunnar K. Sletmo in 1982, and I believe Prof. Sletmo has appeared before you in these deliberations. I have not seen a copy of the professor's comments, but I understand that he pointed out the precariousness of the conference lines positions, just as he did in 1982. In addition, our two major comments on Bill C-21 were in the area of mandatory independent action and service contracts. Since I am aware that other conferences have appeared before you and mentioned these points, I see no need to belabour them now.

Briefly then, we do not agree with mandatory independent action since it structurally weakens the *raison d'être* for conferences. We also do not believe any single line should have the right to unilaterally set the prevailing conference rate level, which will be the effect in an over-tonnage marketplace. It should be the decision of a conference to choose to allow independent action.

If the committee does decide that mandatory independent action is to be introduced, we believe the notice period ought to be at least 30 days. This gives other

[Traduction]

conférence, nous faisons face à la conférence de quatre compagnies hors conférence qui offrent un service vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande à partir des ports de l'est du Canada. En outre, il y a trois compagnies qui offrent un service à partir des ports de la côte ouest des États-Unis et qui visent le transport du fret ontarien, et celui du Québec dans une moindre mesure.

Deuxièmement, ce service doit être offert à des tarifs maritimes concurrentiels. Je ne puis pas me prononcer au nom des autres conférences ou alliances même si je sais que l'expérience dans ces cas-là est semblable à la nôtre. Toutefois, à titre de membre d'une conférence, notre compagnie a constaté qu'il y a eu une augmentation des recettes tarifaires par conteneurs de 7 p. 100 depuis 1979. Il ne s'agit pas de 7 p. 100 par année mais de 7 p. 100 en huit ans et la moyenne des recettes par conteneurs a chuté de 15 p. 100 depuis 1983. Il aurait été souhaitable que le prix du logement, de la nourriture et des transports publics suive la même courbe.

Troisièmement, un service adéquat à des taux concurrentiels doit garantir une stabilité à long terme aux liaisons commerciales canadiennes. Il est moins sûr que cet objectif ait été atteint. Dans notre conférence, nous avons constaté le retrait de deux compagnies bien établies. La *Farrell Lines* ne peut plus se permettre d'offrir ses services et la compagnie *Atlantrafik Express Service* a fait faillite. En outre, une de nos compagnies s'est retirée de la conférence, même si elle assure toujours la liaison et il s'agit de la *ABC Containerline*.

Étant donné que les compagnies d'une conférence bénéficient de la dérogation afin d'offrir plus de stabilité, il semble manifeste que la loi actuelle n'a pas atteint cet objectif. Toutefois, le projet de loi vient affaiblir davantage la structure de conférence, et tout cela au nom de l'équité.

Dans notre mémoire, nous attirons l'attention du Comité sur un rapport préparé par le professeur Gunnar K. Sletmo en 1982. Je crois savoir que M. Sletmo a comparu devant vous. Je n'ai pas reçu copie des remarques de M. Sletmo mais je pense qu'il a signalé la situation délicate dans laquelle se trouvaient les conférences, comme il l'avait fait en 1982. En outre, nos deux principales remarques concernant le projet de loi C-21 portaient sur les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée. Étant donné que je sais que d'autres membres de conférences ont comparu ici et ont signalé ces points, je ne vois pas l'utilité de m'y attarder.

Très brièvement, je vous dirais que nous ne pensons pas que les mesures distinctes soient souhaitables étant donné qu'elles risquent d'affaiblir la raison d'être des conférences. Nous ne pensons pas qu'une compagnie devrait avoir le droit d'établir unilatéralement le tarif dominant d'une conférence, et c'est ce qui se passera dans un marché encombré. La décision devrait appartenir aux membres d'une conférence de choisir s'ils permettront une mesure distincte.

Si le Comité décide que les mesures distinctes obligatoires seront permises, nous pensons que le délai de préavis devrait être de 30 jours. Cela permet aux autres

[Text]

lines the opportunity to seriously study the proposal and make reasoned decisions. It also precludes knee-jerk reactions to a cargo offering of short-term duration. Adoption of a longer notice term would be a stabilizing factor in these circumstances.

Our major objection to service contracts is on both a philosophical basis and a business basis, and these are linked. *Webster's* defines a common carrier as "a business or person who transports goods or passengers at a uniform rate". To that I would add the word "public"; thus a business or person who transports goods or passengers at a uniform public rate.

• 1555

This concept of common carrier is as old as commerce and transportation. It means a small shipper of widgets is not disadvantaged in competition with a larger shipper of widgets. He knows the rate of freight he pays is the same as that paid by the large shipper. If there is any discrepancy, it is only because of volume shipped; this is also a public rate, which the smaller shipper can aspire to.

Conferences have attempted to balance the economic clout of the large shipper against the smaller shipper by publishing time-volume rates. Like all balancing acts, it is a compromise. The service contract takes this a giant step beyond the time-volume rate by allowing for secret agreements to which the smaller shipper cannot aspire. All service contracts contain a clause that explicitly grants to the shipper the benefit of any subsequently adopted lower rate or lower cargo commitment.

As a businessman, I obviously cannot accede to the request for a lower rate for a shipper of 20 containers when I know that will cause a negotiated rate on 200 containers to be reduced. If, as a result of that decision, the 20 containers cannot move at a profit to the shipper, who is the winner?

Canada has recognized that small business is the driving force in job creation and wealth creation; yet in this aspect of export trade, we appear to be stacking the cards against the smaller business by making service contracts a part of our rate making.

Now the business aspect I mentioned. It is in our interests as carriers to allow for as much cargo volume as possible to move. By locking out the smaller shipper, we do ourselves no favour. Rather than allow service contracts, I consider the government should ban them in the interest of true competition.

[Translation]

compagnies d'étudier sérieusement la proposition et de prendre des décisions en conséquence. Cela exclut également les réactions à l'emporte-pièce concernant le transport de fret à court terme. L'adoption d'un délai plus long contribuerait à la stabilité dans ces conditions.

Notre principale objection aux contrats d'exclusivité limitée porte sur la théorie comme sur l'aspect pratique, car les deux sont liés. Le dictionnaire *Webster* définit transport public comme «une entreprise ou une personne qui transporte des biens et des passagers à un taux uniforme». À cela j'ajouterais le terme «public». Il s'agirait donc d'une entreprise ou d'une personne qui transporte des biens et des passagers à un taux uniforme public.

Cette notion de transporteur public est aussi vieille que le commerce et le transport. Cela signifie qu'un tout petit expéditeur n'a pas le dessous par rapport à un gros concurrent. Il sait que le taux qu'il doit payer est le même que le gros expéditeur. S'il y a des différences, c'est seulement en raison du volume. Il s'agit donc d'un taux public, que le petit expéditeur peut souhaiter obtenir.

Les conférences ont essayé d'équilibrer le poids économique du gros expéditeur par rapport à celui du plus petit en publiant des taux faisant intervenir les variables temps et volume. Comme dans tout équilibre, il s'agit d'un compromis. Le contrat d'exclusivité limitée constitue un énorme bond qui va au-delà de ce taux temps-volume en permettant des ententes secrètes auxquelles les petits expéditeurs ne peuvent pas prétendre. Tous les contrats d'exclusivité limitée contiennent une clause qui donne explicitement à l'expéditeur le bénéfice d'un taux inférieur offert ultérieurement ou encore qui réduisent l'engagement concernant le volume de fret.

En tant qu'homme d'affaires, manifestement je ne peux pas accepter de donner un taux inférieur à un expéditeur de 20 conteneurs quand je sais que cela va entraîner la réduction d'un taux négocié pour 200 conteneurs. Si, par suite de cette décision, le transport de 20 conteneurs ne peut pas se faire de façon rentable pour l'expéditeur, qui y gagne?

Le Canada a reconnu que les petites entreprises étaient la pierre angulaire de la création d'emplois et de ressources. Toutefois, dans le commerce d'exportation, nous semblons accumuler les obstacles pour les petites entreprises en intégrant les contrats d'exclusivité limitée à l'établissement des tarifs.

Je voudrais parler maintenant de l'aspect affaires. Il y a de l'intérêt des transporteurs de permettre le transport du plus gros volume de fret possible. Si on exclut les petits expéditeurs, cela ne sert pas nos intérêts. Plutôt que de permettre les contrats d'exclusivité limitée, le gouvernement devrait les interdire dans l'intérêt de la véritable concurrence.

[Texte]

Finally, gentlemen, it has been explicitly stated the impetus for the above provisions was the U.S. Shipping Act of 1984. It is to this I will devote the rest of my time.

Section 18 of the act states:

Collection of data: For a period of 5 years following the enactment of this Act the Commission (FMC)

—that is, the Federal Maritime Commission—

shall collect and analyze information concerning the impact of this Act upon the international ocean shipping industry including data on 1. increases or decreases in the level of tariffs; 2. changes in the frequency or type of common carrier services available to specific ports or geographic regions; 3. the number and strength of the independent carriers in various trades; and 4. the length of time, frequency and cost of major types of regulatory proceedings before the commission.

I stated the whole part. Four is obviously not of concern to us.

The FMC must report this analysis to an advisory commission on conferences within 5-1/2 years of enactment.

Why is this taking place? I would like to quote to you from a panelist at a recent seminar on the U.S. Shipping Act sponsored by the Containerization and Intermodal Institute. This was held in New York in January. The speaker was Mr. John Arwood, Chief Executive Officer of Trans-Freight Lines.

After relating his own and his company's continued analysis of the legislation from 1977 onwards, when it was first introduced as part of a so-called Omnibus Bill, Mr. Arwood says:

The Shipping Act, started so laboriously in 1977, emerged in 1984 as the Great Compromise. We suspected it then, we know it now. Even Congress knew better than to carve this one in marble; hence the new Section 18 study taking place.

There were several papers presented at that seminar, which would be of interest. If the committee chairman wishes, I could make them available to him. The speakers were carriers, shippers and regulators.

One other, so to speak, uninvolved speaker was a lawyer with an office in Washington, presumably a lobbyist of some description. Part of his remarks were as follows:

It will nonetheless be a major step forward if the data collection efforts of the Federal Maritime Commission result in an empirical base from which Congress can draw conclusions during any eventual Congressional reassessment of federal competition policies in the maritime environment. No such data base existed at the time of Congressional deliberations on the 1984 Shipping Act. A review of the legislative history permits

[Traduction]

En terminant, messieurs, on a dit explicitement que l'inspiration des dispositions du projet de loi C-21 se trouvait dans la *U.S. Shipping Act* de 1984. C'est à cela que je vais consacrer le reste de mon temps.

L'article 18 précise et je cite:

La collecte de données: Pour une période de cinq ans par suite de l'entrée en vigueur de la loi, la commission (FMC)

... il s'agit de la *Federal Maritime Commission*

doit réunir et analyser des renseignements concernant l'incidence de la Loi sur le secteur du transport maritime y compris, 1. les augmentations ou les diminutions des tarifs; 2. les modifications dans la fréquence et le genre de services de transporteurs publics disponibles dans divers ports ou régions; 3. le nombre et l'importance des transporteurs indépendants pour les diverses liaisons; et 4. la durée, la fréquence et le coût des principaux types des audiences de réglementation tenues par la commission.

J'ai tout lu mais le quatrième point est manifestement hors de notre propos.

La FMC doit faire rapport de son analyse à une commission consultative sur les conférences cinq ans et demi après l'entrée en vigueur de la loi.

Pourquoi cela? J'aimerais vous citer les propos d'un paneliste au séminaire qui s'est tenu récemment sur la *U.S. Shipping Act* et parrainé par le *Containerization and Intermodal Institute*. C'était à New York au mois de janvier. C'est M. John Arwood qui parle, et il est président-directeur général de la *Trans-Freight Lines*.

Après avoir dit que sa compagnie et lui-même avaient fait une analyse permanente de la loi à partir de 1977, alors qu'elle faisait partie à l'époque d'un projet de loi omnibus, M. Arwood dit:

La Loi sur la marine marchande qui avait eu des débuts laborieux en 1977 a constitué un grand compromis en 1984. C'est ce que nous supposions alors et nous le savons désormais. Même le Congrès a hésité à graver cette loi dans le marbre et voilà pourquoi on a prévu l'article 18 sur l'analyse.

À ce séminaire, on a présenté plusieurs exposés intéressants. Si le président du Comité le souhaite, je peux les lui fournir. Y ont pris la parole, des transporteurs, des expéditeurs et des responsables de la réglementation.

Un avocat de Washington a aussi pris la parole et c'était sans doute un lobbyiste. Il a dit notamment:

Néanmoins, il serait très utile que les efforts de collecte de données consentis par la *Federal Maritime Commission* aboutissent à l'établissement d'une base empirique à partir de laquelle le Congrès pourrait tirer des conclusions au moment d'une éventuelle évaluation par le Congrès des politiques fédérales sur la concurrence dans le domaine maritime. Au moment des délibérations du Congrès en 1984, il n'existait pas

[Text]

the conclusion that many of the measures set in place by the 1984 Act were the result of rhetoric, compromise and intuition. . .

[Translation]

de telles bases de données. Un examen de l'histoire législative permet de conclure que bien des mesures établies par la Loi de 1984 découlaient de positions rhétoriques, de compromis ou d'une intuition. . .

• 1600

Predictably the papers presented fell into three categories. Those from carriers decried the effects of the act and pointed out the terrible results of independent action and service contracts, much as I have done today. Those from shippers loved everything about the act except those aspects allowing conferences to regulate service contract terms. The regulators were studiously unbiased, as is to be expected. However, all welcomed the review mandated.

What is one to draw from this seminar? It is possible to draw one of two conclusions. One can tend to the view that since neither carriers nor shippers like the act in its entirety, it is a well-balanced piece of legislation. Alternatively one can tend to believe that since nobody likes all of the act, it is flawed.

After you have completed your studies, gentlemen, I suggest you will not be able to decide definitively which of these views is correct. For this reason I would ask you to consider two final points. First, the present Shipping Conferences Exemption Act has not prevented competition in ocean transport, nor has it allowed conference lines to hold rates above competitive levels. Second, if Canada adopts legislation based upon U.S. law and if this law is then subsequently changed, are we once again to follow the U.S. lead?

We lose nothing by continuing with the Shipping Conferences Exemption Act until the U.S. has finalized its legislative review. At that time we can take whatever steps are necessary to harmonize the commercial environment covered by the present Bill C-21. It is this latter step I urge upon the Parliament of Canada. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Griffiths.

Mr. Forrestall: When did the five years start?

Mr. Griffiths: The five years started in June 1984.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. Epp, are you ready for questions?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, I have some questions, Mr. Chairman. I welcome Mr. Griffiths to this meeting. May I apologize to him and to all again for being so late getting here?

The brief presents very useful information. I would like to take up one or two minor points and then get to the meatier ones. You mention on page 2 the number of non-

Comme on devait s'y attendre, les exposés formaient trois catégories. Tout d'abord, les transporteurs qui décriaient les effets de la loi et signalaient les conséquences catastrophiques que pouvaient entraîner les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée. C'est ce que j'ai fait aujourd'hui. Quant aux expéditeurs, ils étaient d'accord avec toutes les dispositions de la loi sauf celle qui permettait aux conférences de réglementer les clauses des contrats d'exclusivité limitée. Quant aux responsables de la réglementation, ils étaient objectifs, comme il se doit. Toutefois, tout le monde souhaitait l'examen prévu.

Quelles conclusions peut-on tirer de ce séminaire? Sur les deux qui sont possibles, on peut en tirer une. On peut dire que ni les transporteurs ni les expéditeurs ne trouvent que la loi leur convient entièrement et que, par conséquent, c'est une loi bien équilibrée. Par contre, on peut dire que, si ni les uns ni les autres ne s'en arrangent, c'est un échec.

Quand vous aurez terminé votre étude, messieurs, vous pourrez affirmer quel point de vue est le meilleur. C'est pour cela que je vous demanderai de tenir compte de deux choses en terminant. Tout d'abord, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'a pas empêché la concurrence dans le transport maritime et elle n'a pas permis non plus aux membres des conférences de relever les tarifs à un niveau défiant toute concurrence. Deuxièmement, si le Canada adopte une loi inspirée de la loi américaine et si cette loi est modifiée par la suite, cela signifie-t-il que nous nous conformerons encore une fois?

Nous n'avons rien à perdre en maintenant cette Loi dérogatoire sur les conférences maritimes tant que les Américains n'auront pas terminé de revoir leur loi. À ce moment-là, nous pourrions prendre les mesures nécessaires pour harmoniser cet aspect du commerce visé par les dispositions du projet de loi C-21. C'est la solution que j'exhorte le Parlement du Canada à adopter. Merci.

Le président: Merci, monsieur Griffiths.

M. Forrestall: Quand la période de cinq ans a-t-elle commencé?

M. Griffiths: En juin 1984.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur Epp, êtes-vous prêt?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. J'ai quelques questions à poser. Bienvenue, monsieur Griffiths. Veuillez m'excuser, et veuillez m'excuser, chers collègues, d'être arrivé si tard.

Le mémoire fournit des renseignements utiles. Il y a quelques points que j'aimerais relever avant de passer à des questions plus substantielles. À la page 2, vous parlez

[Texte]

conference lines in the service. How large is the conference you referred to at the beginning, of which you are the chairman?

Mr. Griffiths: Our conference consists at the moment of only two lines.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Just the two lines. What has been the experience over the last few years? Were some of these in and dropped out? You mentioned a couple of them and then—

Mr. Griffiths: Five years ago we had five conference lines, with no direct non-conference lines from eastern Canada. We had west coast U.S. non-conference competition. One of the west coast non-conference competition went bankrupt about the same time one of our own power lines withdrew from the trade. They did not go bankrupt but they withdrew from our trade and they concentrated their efforts on other trades to which they were party. In 1986 Atlantrafik Express Service went bankrupt. At that time three non-conference lines over a period of five months entered the trade from eastern Canadian ports.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The figures you have mentioned for increase in freight revenue per container give pretty frightening information when we are thinking of investing in—

Mr. Griffiths: This is what my managing director says to me.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): —or entering a business just to make some money on it, when it would not go into the container or liner business these days quite obviously.

Incidentally, do you have any comment on the prospect of additional capacity entering the trade, which has been referred to by the shippers? OECD and the Keel Institute have predicted there is going to be additional capacity out there for someone or other to use. I do not know whether the banks will be running it as receivers or what.

Mr. Griffiths: It is certainly a source of concern, I think, to all shipping lines, whether they be conference or non-conference. The over-tonnage in shipping at the moment is, of course, the prime reason freight rates are depressed. There is just too much tonnage chasing just too little cargo. Obviously the general worldwide recession since 1980 has had a large effect on it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. Also your costs have not remained stable.

• 1605

Mr. Griffiths: No, they have not.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The situation has to be serious. Through all this, at least so far as Canada is

[Traduction]

du nombre des compagnies hors-conférence. Quelle est la taille de la conférence dont vous avez parlé au début et dont vous êtes le président?

M. Griffiths: Pour l'instant, notre conférence ne comporte que deux compagnies.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Seulement deux. Quelle a été la situation au cours des quelques dernières années? Est-ce que certains membres se sont désistés? Vous avez parlé de quelques compagnies. . .

M. Griffiths: Il y a cinq ans, nous avions cinq membres, mais il n'existait pas de compagnie hors-conférence dans l'est du Canada. Nous avions la concurrence des compagnies hors-conférence de la côte ouest américaine, cependant. Une de ces compagnies hors-conférence a fait faillite à peu près au moment même où un de nos membres s'est désisté. Dans le cas de ce membre, il ne s'agissait pas d'une faillite, mais tout simplement d'un retrait pour se concentrer sur d'autres liaisons. En 1986, la *Atlantrafik Express Service* a fait faillite. À ce moment-là, trois compagnies hors-conférence, sur une période de cinq mois, ont commencé à faire la liaison à partir des ports de l'est du Canada.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez parlé de l'augmentation des recettes par conteneur et vous avez donné des chiffres assez affolants quand on pense à l'investissement. . .

M. Griffiths: C'est bien ce que pense mon directeur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): . . . pour entrer dans le secteur et que ce soit rentable. Je pense qu'un investisseur ne serait pas tenté de se lancer dans une entreprise de conteneurs ou de transport maritime, face à ces chiffres.

Soit dit en passant, que pensez-vous de l'accroissement de la capacité du secteur, dont ont parlé les expéditeurs? L'OCDE et l'Institut Keel ont prévu qu'il y aurait une capacité supplémentaire à la disposition de clients éventuels. Je ne sais pas si les banques vont se transformer en syndic de faillite, dès lors.

M. Griffiths: C'est certainement une chose qui embête beaucoup les compagnies de transport maritime, qu'elles fassent partie d'une conférence ou non. L'encombrement du marché est une des principales raisons expliquant les tarifs très bas que nous connaissons actuellement. Il y a trop de capacité de tonnage et trop peu de fret. Manifestement, la récession générale mondiale que nous connaissons depuis 1980 a certainement eu une énorme incidence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vois. D'autre part, vos coûts ne se sont pas maintenus.

M. Griffiths: Non, les coûts ne sont pas demeurés stables.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La situation doit être grave. À travers tout cela, du moins au Canada, vous avez

[Text]

concerned, you have been operating with the Shipping Conferences Exemption Act of 1979. There has been competition among you and the independents. I take it rates have dropped from 1983, given the 15% decrease and so on.

Mr. Griffiths: Yes. I picked 1979 initially because that is when the Shipping Conferences Exemption Act came into effect. If I were to try to present the most startling picture, I would pick 1983 or 1984, perhaps even 1985, because in 1985-86 it suddenly went like that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. That is one of the harsh realities, is it not?

Mr. Griffiths: It is.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): For many of us, 1982-83 was the high interest rate and depression. We think we are recovering. There are some improvements in various areas, but shipping certainly has not improved, has it?

Mr. Griffiths: No.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I found your discussion of common carriers under the service contract section particularly interesting because it deals immediately with the provision of a necessary service on a regular basis known to all, particularly on a basis so far as rates are concerned that—

Mr. Griffiths: Equality of access to rates, yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): One would expect it would be imperative to achieve that. This is where the possibility of service contracts and secret agreements raises ugly memories of things that happened in the past when agreements could be arrived at in this way. I do not suppose I need to ask you to expand on the dangers it represents, the possibility of large shippers taking advantage of the situation to the detriment of small shippers. You have pointed that out. It hardly needs expansion.

Could you say something more about the existence of the time-volume rates? You note it is a compromise and already has produced, in practice, some discriminatory effect for small shippers. One might as well call a spade a spade in these areas.

Mr. Griffiths: As I said, it is a balancing act. A large-volume shipper is more or less able to dictate that he is going to have some sort of rate, which is a volume-related rate. Our tariff, as with all conference tariffs, is a public rate. It means at least the smaller shipper knows what his large competitor is being charged for a certain trade route. It is not something hidden. If we are talking about company A, which ships 10,000 tonnes of something, and company B, which ships 2,000 tonnes of something, with the service-contract concept, company B would have absolutely no idea how far behind the eight ball his rate was.

[Translation]

dû vous conformer à la loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Vous avez été en concurrence avec les indépendants. Je pense que les tarifs ont baissé depuis 1983, suite notamment à la réduction de 15 p. 100.

M. Griffiths: Oui. J'ai parlé de 1979 d'abord, parce que c'est l'année où la loi dérogatoire sur les conférences maritimes est entrée en vigueur. Si je voulais vous présenter le tableau le plus saisissant, je vous parlerais de 1983 ou de 1984, et peut-être même de 1985, parce qu'en 1986-1986, c'est ce qui est arrivé tout à coup.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. C'est une de ces réalités, n'est-ce pas?

M. Griffiths: Effectivement.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pour bon nombre d'entre nous, 1982-1983 fut l'année des taux d'intérêt élevés et de la dépression. Je pense que nous sommes en train de nous rétablir. Il y a eu des améliorations dans divers secteurs, mais certainement pas dans le domaine de l'expédition. n'est-ce pas?

M. Griffiths: Non.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'ai trouvé particulièrement intéressant vos propos au sujet des transporteurs publics au regard des contrats d'exclusivité limitée, parce qu'il est question spécifiquement d'assurer sur une base régulière un service nécessaire dont les termes sont connus de tous, particulièrement en ce qui concerne les tarifs. . .

M. Griffiths: Oui, l'égalité d'accès aux tarifs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): D'aucuns dirait que c'est essentiel. C'est là que la possibilité de contrats d'exclusivité limitée et d'accords secrets rappellent de mauvais souvenirs du temps où des accords pouvaient être conclus de cette façon. Je n'ai pas à vous demander de nous exposer plus en détail les dangers que représente cette pratique; la possibilité que les gros expéditeurs prennent avantage de la situation au détriment des petits expéditeurs. Vous avez déjà parlé de ce problème. Inutile de nous en parler davantage.

Pourriez-vous nous dire quelques mots encore au sujet des tarifs établis en fonction des délais et du volume? Vous nous avez fait remarquer que c'était un compromis qui avait déjà eu certains effets préjudiciables sur les petits expéditeurs. Il faut bien appeler les choses par leur nom.

M. Griffiths: Comme je l'ai dit, c'est un jeu d'équilibre. Un expéditeur qui a un gros volume de marchandises est plus ou moins en mesure de dicter ses tarifs; c'est-à-dire que les tarifs sont établis en fonction du volume. Nos tarifs, comme tous ceux de la conférence, sont publics. Cela veut dire au moins que l'expéditeur moins gros sait quels tarifs sont exigés d'un concurrent plus fort sur certaines routes commerciales. Ce n'est pas quelque chose de caché. Si nous avons par exemple une compagnie A qui expédie 10,000 tonnes d'une certaine marchandise, et une compagnie B, qui en expédie 2,000 tonnes, sous le régime des contrats d'exclusivité limitée, la compagnie B

[Texte]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You refer to the small shipper, the 20-container shipper. Can I read from the paragraph the possibility that someone who came to you with a bit of a top-off on load, pleading inability to pay the full rate, might get a lower rate in the existing circumstances? If it opened the possibility the big shipper was going to have to get that reduced rate to—

Mr. Griffiths: At the present time, in the way we operate under the Shipping Conferences Exemption Act, any rate we choose to put in for this top-up shipper would have to be a public rate. Therefore, the large shipper would get to know about it anyway. Obviously, that would put a constraint on what we did. At the same time, it would not necessarily mean we would not do something in a very short timeframe, for 30 days. This is going to be the discount for that cargo. During that period of time, the large shipper can take advantage of that.

• 1610

If there was a large chemical exporter who had a service contract with us at a particular freight rate, and someone came along with 10% of the same cargo and wanted a rate, I could not give him a lower rate. It would be unfair to the larger shipper, since his contract says explicitly that he has to get the best available rate. The only people you can give the same rate to are those who have the same volume and are prepared to meet the same commitment.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What is the reality for the carriers in your conference? Do they have about the same volume of traffic both ways?

Mr. Griffiths: No. It is over-tonnage, southbound; under-tonnage, northbound. Back in 1974-75, it was the other way around: we were under-tonnaged southbound and over-tonnaged northbound.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is there a commercial response to this by the carriers as to the rate drop on the under-tonnaged one?

Mr. Griffiths: It drops on the over-tonnaged side. Over-tonnage means too much shipping tonnage, not too much cargo tonnage. Over-tonnage means there is not enough cargo.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Where there is not enough cargo, the rate drops.

Mr. Griffiths: Yes. It is a commercial reality.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Does the possibility of this being treated as predatory pricing concern you at all?

Mr. Griffiths: I do not think so. Perhaps this is because we have a rather specialized trade. First of all, my company does not allow me to take cargo at a total loss.

[Traduction]

n'aurait absolument aucune façon de savoir comment se situent ses tarifs par rapport aux autres.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous parlez du petit expéditeur; de l'expéditeur de 20 conteneurs. Puis-je déduire de ce que vous avez dit à ce propos que quelqu'un qui vous arrive avec une cargaison incomplète et qui vous dit être incapable de payer le plein tarif, pourrait aujourd'hui obtenir un tarif inférieur? Si cela voulait dire que le gros expéditeur pourrait obtenir ce tarif réduit. . .

M. Griffiths: A l'heure actuelle, conformément à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, quel que soit le tarif que nous accorderions à cet expéditeur, il serait public. En conséquence, le gros expéditeur finirait par le savoir. Il est évident que cela nous impose des contraintes. Dans un même temps, cela ne veut pas nécessairement dire que nous ne pourrions pas établir un tarif pour une très brève période, disons de 30 jours. Il y aurait un tarif réduit pour cette cargaison. Durant cette période, le gros expéditeur aurait droit au même tarif.

Si un gros exportateur de produits chimiques avait un contrat d'exclusivité limitée avec nous, assorti d'un tarif particulier, et si quelqu'un nous arrivait avec 10 p. 100 de la même cargaison en demandant le même tarif, nous ne pourrions pas le lui accorder. Ce serait injuste pour le gros expéditeur, étant donné que son contrat dit explicitement qu'il a droit au tarif le plus avantageux. Les seuls qui peuvent obtenir le même tarif sont ceux qui ont le même volume de marchandise et qui sont prêts à respecter les mêmes engagements.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Comment fonctionnent les transporteurs de votre conférence? Ont-ils à peu près le même volume de marchandise à l'aller et au retour?

M. Griffiths: Non. En direction sud, il y a un surplus de tonnage; et en direction nord, c'est le contraire. En 1974-1975, c'était la situation inverse: vers le sud, il y avait tonnage insuffisant, et vers le nord, excédentaire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quelle est la réaction des expéditeurs face à la baisse des tarifs pour les expéditions dont le tonnage est insuffisant?

M. Griffiths: Les tarifs baissent pour les expéditions dont le tonnage est excédentaire. Par tonnage excédentaire, j'entends un surplus de tonnage au niveau de l'expédition, pas au niveau de la cargaison. Tonnage excédentaire veut dire qu'il n'y a pas suffisamment de cargaisons.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Lorsqu'il n'y a pas suffisamment de cargaisons, les tarifs baissent.

M. Griffiths: Oui. C'est une réalité du marché.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce que la possibilité que cela soit considéré comme pratique de prix abusifs vous inquiète?

M. Griffiths: Je ne crois pas, non. Sans doute parce que nous travaillons dans un domaine d'affaires assez spécialisé. Pour commencer, ma compagnie ne m'autorise

[Text]

They will allow me to take in cargo that is very close to the break-even point. In our particular trade, we bring mostly frozen product from Australia and New Zealand: frozen beef, frozen lamb. We therefore have specialized vessels with refrigerated containers. We operate under an absolute necessity to get those containers down to pick up the next load of beef. We cannot decide to go via the Far East. As there happens to be a lot of cargo moving to the Far East, we have to go straight back down to Australia and New Zealand.

Under those circumstances, if we decide that we can offer a cheaper rate, provided you use that specialized piece of equipment, then it is in our interest to do so because the container has to move in any case.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You say:

Rather than allow service contracts, I consider the government should ban them in the interest of true competition.

That is a pretty strong statement, and I wonder whether you could expand on it, particularly when you say "in the interest of true competition".

Mr. Griffiths: Competition to me means that the rink is level regardless of whether you happen to be on the Montreal hockey team or the Moose Jaw hockey team. There is no benefit given to you because you happen to be the big team. That is what I mean by true competition, and service contracts act against that concept.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The argument here is related to your quoting *Webster* on the common carrier to the effect that transportation is a service. If we are to have anything like equal competition amongst the manufacturers of the country and the shippers, then the transportation should be available to all on the same basis.

Mr. Griffiths: There are a lot of shippers who are disadvantaged because of their geographic location. You cannot help that. It does not make sense for the government to add to the disadvantage of an inland company by making it possible for a company closer to the port to get a cheaper ocean freight rate.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That would suggest that you would have an opinion on another provision that would prevent a conference from negotiating rates with railways: intermodal rates for the members of the conference.

Mr. Griffiths: I fail to see why that should be wrong. When we are dealing with transportation, we are dealing

[Translation]

pas à prendre une cargaison à perte. Elle m'autorise à prendre une cargaison qui est très près du seuil de rentabilité. Chez nous, nous faisons venir surtout des produits congelés d'Australie et de la Nouvelle-Zélande: du boeuf et de l'agneau congelés. Nous avons donc des navires spécialisés équipés de conteneurs frigorifiques. Nous devons absolument nous assurer que les conteneurs seront là pour prendre la prochaine cargaison de boeuf. Nous ne pouvons pas décider de faire un détour par l'Extrême-Orient. Comme il y a beaucoup de trafic vers l'Extrême-Orient, nous devons retourner immédiatement en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Dans ces circonstances, si nous pouvons offrir un meilleur tarif à ceux qui acceptent d'utiliser ce genre d'équipement spécialisé, il est dans notre intérêt de le faire, parce que, de toute façon, le conteneur doit se rendre à destination.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous dites dans votre mémoire:

Plutôt que de permettre les contrats d'exclusivité limitée, je pense que, dans l'intérêt de la concurrence, le gouvernement devrait les abolir.

C'est une affirmation assez catégorique, et j'aimerais que vous nous expliquiez un peu plus ce que vous voulez dire, particulièrement quand vous dites «dans l'intérêt de la concurrence».

M. Griffiths: Pour moi, la concurrence veut dire que les conditions sont les mêmes, que vous soyez de l'équipe de Montréal ou de celle de Moose Jaw. Ce n'est pas parce que vous faites partie de la grosse équipe que vous avez droit à des conditions privilégiées. C'est ce que j'entends par concurrence, et les contrats d'exclusivité limitée vont à l'encontre de ce principe.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez cité la définition de transporteur public que donne le *Webster* pour dire que les transports sont un service. Si nous voulons un système où la concurrence sera la même pour les manufacturiers du pays et les expéditeurs, il faudra alors que les transports soient accessibles à tous, dans les mêmes conditions.

M. Griffiths: De nombreux expéditeurs sont désavantagés à cause de leur emplacement géographique. Nous ne pouvons rien y faire. Il n'est pas logique que le gouvernement ajoute aux problèmes d'une compagnie établie à l'intérieur des terres en permettant à une compagnie située plus près du port d'obtenir de meilleurs tarifs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je peux donc en déduire que vous avez une opinion sur une autre disposition visant à empêcher une conférence de négocier des tarifs avec les chemins de fer; des tarifs de transport intermodal pour les membres de la conférence.

M. Griffiths: Je ne vois pas ce qu'il y a de mal là-dedans. Nous ne pouvons pas parler de transport sans parler des

[Texte]

with the railways. They are massive entities, much bigger than any shipping company I know of in Canada.

If we are denied the right as a conference to negotiate a rate, I do not see that it serves anybody's purposes. You are not going to force the railways to carry cargo at a loss, that is for sure, but at least we might be able to get some benefit. The benefit that goes into our cost structure eventually gets passed on to the shipper.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That is certainly the expectation.

You suggest that we will not be able to decide which of these views is correct. I think we can all agree on that one.

We have been having the worst time with presentations from the two sides. Your statement that SCEA has not prevented competition in ocean transport, that rates have not been about competitive levels, suggests that what we have at the present time may not be such a bad arrangement at all.

Mr. Griffiths: Like they say, "if it ain't broke, don't fix it". I do not think the Shipping Conferences Exemption Act of 1979 is broken; it has served its purpose.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What have your relations been like with Canadian shippers?

Mr. Griffiths: Good. We are a service company. We have to maintain good relationships with our shippers; otherwise they do not ship with us. There is a lot of competition out there.

It is in our interest to be friends with our shippers. They are the people who give us the money, so we have to provide the service.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You presumably are not able to police your conference. You do not have any sanctions on the system. Given the existence of independent carriers to intensify the competition, Bill C-21 might well be regarded by you as a gratuitous interference in the way in which you carry on your business as a conference.

Mr. Griffiths: I am a Canadian. I cannot think anything the government of Canada does is gratuitous interference.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If you were a member of the opposition. . .

Mr. Griffiths: Sorry, I forgot you were for the opposition.

Mr. Belsher: You do not have to agree with him.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Maybe I will leave it at that, Mr. Chairman.

[Traduction]

chemins de fer. Les chemins de fer sont de grosses entreprises, beaucoup plus grosses que toute compagnie d'expédition que je connais au Canada.

Je ne vois pas à qui cela pourrait servir de nous empêcher de négocier un tarif, en tant que conférence. Vous n'allez pas forcer les chemins de fer à transporter des cargaisons à perte, c'est bien sûr, mais nous pourrions au moins avoir la possibilité d'en tirer quelque avantage. Les avantages dont nous bénéficions au titre de notre structure de coût finissent par profiter à l'expéditeur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est certainement ce à quoi nous nous attendons.

Vous dites que nous ne parviendrons pas à déterminer lequel de ces points de vue est juste. Je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus.

Nous avons eu tout le mal au monde à faire l'apart des choses entre les deux points de vue. Le fait que vous ayez dit que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'a pas nui à la concurrence dans les transports maritimes, que le degré de concurrence n'a pas affecté les tarifs, donne à entendre que le système actuel n'est peut-être pas si mauvais.

M. Griffiths: Comme le dit l'adage: «Si ce n'est pas cassé, ne le réparez pas». Je ne crois pas que la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes soit brisée; elle fonctionne très bien.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quel genre de rapport entretenez-vous avec les expéditeurs canadiens?

M. Griffiths: Nous avons de bons rapports. Nous sommes une compagnie de service. Nous devons entretenir de bons rapports avec nos expéditeurs; autrement ils ne feront pas affaire avec nous. La concurrence est vive.

Il est dans notre intérêt d'entretenir des rapports amicaux avec nos expéditeurs. Ce sont eux qui nous paient, et c'est donc à nous de leur assurer le service.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je suppose que vous ne pouvez pas contrôler votre conférence. Vous ne pouvez pas imposer de sanctions. Étant donné l'existence de transporteurs indépendants qui intensifie la concurrence, vous considérez peut-être que le projet de loi C-21 constitue une ingérence indue dans vos affaires en tant que conférence.

M. Griffiths: Je suis Canadien. Je ne peux pas m'amener à croire que le gouvernement du Canada s'ingère de façon indue dans quoi que ce soit.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si vous étiez député de l'opposition. . .

M. Griffiths: Je m'excuse, j'oubliais que vous étiez dans l'opposition.

M. Belsher: Vous n'êtes pas obligé d'être d'accord avec lui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je vais m'arrêter-là, monsieur le président.

[Text]

Le président: Cela confirme que notre Comité est tellement neutre qu'on peut difficilement voir qui est de l'opposition et qui est du gouvernement.

Mr. Forrestall: At least you have not said the world would come to an end if we go ahead with this change.

For some time now we have heard from the surface people that regardless of the confidentiality of a contract, it would be common street talk within 96 hours. I appreciate your need for time. As a matter of fact, I am quite sympathetic with it and would be more than prepared to support an amendment that openly met it.

• 1620

Realistically, mind you, ships move slower and in different realms than the landlocked rail business, and indeed the combined industry that serves the rail carrier. On the other hand, is it not true that within a relatively short period of time any fixed contract that might be detrimental in any way whatsoever would be pretty generally known to the industry? In other words, there are no long-term secrets.

Mr. Griffiths: That may well be; I do not have experience—

Mr. Forrestall: No, no, if it is not, it is not. If it is otherwise—it is not me saying it; I am asking you whether you would say it or not. I do not know; I am not in the carriage—

Mr. Griffiths: I do not see that it would necessarily follow. In the States it would probably most likely follow because the essential terms of these contracts are published. The only thing that is not considered an essential term appears to be the shipper's name, but you only have to look at list of the commodities, the origin points and destination points, to be pretty certain of who the shipper is.

Mr. Forrestall: The same would happen with us here.

Mr. Griffiths: However, it is not published. It is a secret, sir, this contract.

Mr. Forrestall: You would know who is moving what over the docks of Halifax.

Mr. Griffiths: Yes, but the point is: would you know what the rate was?

Mr. Forrestall: It would not take you very long to find out, if it went from you to somebody else. That is my point. I am not trying to make anything out of it; I find it strange that the shipping community or the water-borne carrier can say that nobody will know, it is a deep dark secret; but as we know, the rail carriers know it within 24 hours, or 48 hours if it is a peculiar and very closely held deal.

It has to do with the validity of what we are trying to do and it had to do with a concern I have, although nobody else seemed particularly concerned about it. We have the

[Translation]

The Chairman: This shows that our committee is so unbiased that it is difficult to see who is from the opposition and who is from the government.

M. Forrestall: Vous n'avez au moins pas dit que ce serait la fin du monde si nous adoptions ce changement.

Cela fait un certain temps déjà que les gens du transport au sol nous disent que, peu importe le caractère confidentiel d'un contrat, celui-ci n'a plus de secret pour personne dans les 96 heures qui suivent sa conclusion. Je comprends que vous ayez besoin de temps. En fait, je suis assez favorable à cette idée, et je serais plus que bien disposé à appuyer un amendement en ce sens.

Mais, pour être réaliste, il faut dire que les navires se déplacent plus lentement, et sur des voies différentes, par rapport aux chemins de fer et en fait aux deux secteurs de l'industrie qui desservent les transporteurs ferroviaires. Par ailleurs, n'est-il pas vrai que l'industrie en général sera assez vite au courant de tout contrat d'exclusivité, quel qu'il soit, susceptible d'être préjudiciable? Autrement dit, il n'y a pas de secrets qui tiennent longtemps.

M. Griffiths: Peut-être; je n'ai pas l'expérience de. . .

M. Forrestall: Non, non. Si ce n'est pas ça, il faut le dire. Ce n'est pas moi qui le dit; je vous demande simplement de me dire si c'est ça ou non. Moi, je ne sais pas; je ne suis pas dans ce domaine. . .

M. Griffiths: Je ne crois pas que ce soit nécessairement vrai. Aux États-Unis, cela risque probablement d'être plus vrai, parce que les termes essentiels de ces contrats sont publiés. La seule chose qui n'est pas considérée comme étant essentielle c'est le nom de l'expéditeur, mais il suffit de regarder la liste des marchandises, les points d'origine et de destination pour savoir qui est l'expéditeur.

M. Forrestall: Ce serait la même chose ici.

M. Griffiths: Mais les contrats ne sont pas publiés. Ils sont secrets.

M. Forrestall: Vous pourriez savoir qui expédie quoi aux ports d'Halifax.

M. Griffiths: Oui, mais connaîtrions-nous les tarifs?

M. Forrestall: Vous l'apprendriez assez vite, si le marché vous avait échappé. C'est ça que je veux dire. Je ne veux pas en faire une histoire; je trouve cela étrange que les expéditeurs ou les transporteurs maritimes disent que personne ne peut connaître la teneur des contrats, que tout est secret; mais nous savons que les transporteurs ferroviaires connaissent la teneur des contrats en moins de 24 heures, ou peut-être 48 heures s'il s'agit d'un marché assez particulier.

Je vous parle de cela parce que c'est important pour ce que nous tentons de faire, et c'est aussi quelque chose qui me préoccupe, bien que cela ne semble pas inquiéter

[Texte]

right to require your documents. The commission, at some point to be known as The Canadian Transport Commission to the Agency, has the right to require documents of a confidential nature and the protection is of course the requirement that the information contained in these documents be held privately. The fact of the matter is that information has a way of getting out on the street and being known.

To that end, would you not agree that there are no surprises?

Mr. Griffiths: That may well be; I do not think it necessarily follows, on the other hand.

Mr. Forrestall: All right, that is a good answer.

I was coming back to something I asked you just as you were starting—and I did not mean to pre-empt Mr. Epp, my colleague. However, the collection of data started in June 1984 in the United States. I get a little concerned because the inference is there that if this is not broken, why should we fix it, that it seems to have been working, so let us leave it alone, at least until after we have had the benefit of data being collected now, and as I understand it, being analyzed. Inferences are beginning to develop, if not conclusions being drawn, that with the 20 years that preceded this in the United States, going back to the mid-50s, late 50s and early 60s—they started seriously in the mid-70s, although it took them until the mid-80s to get a piece of legislation in place. Good God, it may take to the mid-90s before they can draw any conclusions and another five or six years before they get around to any serious amendment. In the meantime we are hanging on to a piece of legislation we find ourselves having to extend and extend and extend, and that seems to me to be less imperfect than putting something in place. I guess there is serious objection to either sunseting it or having a mandatory review clause, in that form or upon application by a number of members, or upon application to the appropriate commissioner. I guess in this case it probably would be Consumer and Corporate Affairs. In any event, we are in a position where we could not sit around and wait. I think it gives you more stability. It gives the shipper a little more protection if we settle on something, at least for the foreseeable future. This business of living six months to six months must have been a little unsettling for you.

• 1625

Mr. Griffiths: Yes. If we have to keep coming to committees, it is unsettling, not knowing the environment under which we have to act.

My conference preference would be that the present act be re-enacted, so to speak, for a period of time subject to review after five or six years. If before that time, we knew what was happening in the States... We perfectly understand and agree that we have to have a commercial shipping environment compatible with that which prevails

[Traduction]

particulièrement les autres. Nous avons le droit d'exiger vos documents. La commission, c'est-à-dire la Commission canadienne des transports a le droit d'exiger des documents de nature confidentielle, pourvu évidemment que les renseignements qu'ils renferment soit tenus secrets. Le fait est que l'information finit toujours par être connue.

Dans ce contexte, n'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'il n'y a pas de surprises?

M. Griffiths: Peut-être; mais je ne crois pas que ce soit nécessairement vrai.

M. Forrestall: Très bien, c'est une bonne réponse.

J'allais revenir à une question que je vous ai posée au début—et je ne voulais pas couper l'herbe sous pied de mon collègue M. Epp. Cependant, la cueillette de données a commencé en juin 1984 aux États-Unis. Je suis un peu inquiet qu'on dise que si le système fonctionne, il ne faut pas y toucher, du moins pas avant que nous ayons vu les données qu'on est en train de recueillir et d'analyser. On commence à faire des hypothèses si l'on tirait des conclusions au regard du fait qu'il s'est écoulé 20 ans avant l'instauration du nouveau régime aux États-Unis; le processus a commencé vers le milieu des années 50, vers la fin des années 50 et le début des années 60—les efforts se sont intensifiés vers le milieu des années 70, mais il a quand même fallu attendre jusqu'au milieu des années 80 pour qu'une loi soit adoptée. Il faudra peut-être attendre jusqu'au milieu des années 90 avant qu'on puisse tirer des conclusions, et peut-être encore cinq ou six ans de plus avant qu'on puisse apporter des modifications substantielles. Entre temps, nous nous retrouvons avec une loi dont nous repoussons constamment la durée d'application, et cela me semble être une solution moins imparfaite que de mettre quelque chose en place. Je suppose qu'il y a de sérieuses objections à ce que la loi soit visée par une disposition de caducité ou de révision obligatoire suite à une demande faite par un certain nombre de membres ou par le commissaire compétent à la matière. Dans ce cas-ci, ce serait probablement le ministère de la Consommation et des Corporations. Quoi qu'il en soit, nous sommes dans une situation où nous ne pouvons pas rester à attendre. Je pense que cela vous donne davantage de stabilité. L'expéditeur est un peu mieux protégé si nous adoptons un régime, du moins pour l'avenir prévisible. Des prolongations tous les six mois, cela a dû avoir un effet perturbateur.

M. Griffiths: Oui. C'est inquiétant pour nous si nous devons continuer à comparaître devant les comités, sans savoir quel sera notre régime.

Ma conférence préfère que la loi actuelle soit maintenue pendant une certaine période de temps, sous réserve de révision après cinq ou six ans. Si, avant cela, nous savions ce qui se passe aux États-Unis... Nous comprenons fort bien et nous reconnaissons que notre milieu de transport maritime doit être compatible avec les conditions

[Text]

in the U.S. What we are a little concerned about is that we could settle on something now, enact it into law and then the U.S. legislation might change.

There is one other point, which I did not put in my brief. Mr. Hon. John A. Gaughan, the maritime administrator, said at the seminar:

The Congress, by directing a five-year review and analysis of the impact of the law on ocean shipping, contemplated no changes until after the FMC submits its report to the advisory commission. However, the possibility of an oversight hearing being held this year was raised by Senator Ted Stevens, former Chairman of the Senate Merchant Marine Subcommittee. He and Senator Daniel Inouye are concerned about the proliferation of service contracts which they feel may have exacerbated the instability of the liner trades. With the committee chairmanship passing from Senator Stevens to Senator Lloyd Bentsen of Texas, it remains to be seen whether such hearings will be put on the committee's agenda.

It is by no means certain there will be committee hearings, but there may be. Two of the Senators of the committee have already said they should have oversight hearings on this. Although Congress may have said there will be no amendments until 1989, that is not fixed in stone either.

Mr. Forrestall: No, but one way or another, there will be amendments coming sometime in the 1990s, Mr. Chairman.

I must suggest to you as humbly as I can that you have not answered my concern in the sense that the shipper has a very key role as well. How do we protect him against the economic deregulation that has taken place in the United States? That is one point.

This is the second point: how do we remain consistent with the general philosophical thrust in *Freedom to Move* and Bill C-18 unless we tend to move in this direction? Is there another course we might have followed? Mr. Epp asked if there is another way of doing it. I think all of us at one point or another during these hearings and the earlier hearings have asked that question. Nothing suggested so far has tended to solidify our thinking and our views about it. We keep coming back to the imperfect because it still seems to be the best or the least problem we have. If you have views on those, I would appreciate it. Thank you very much.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The existing imperfect or the proposed imperfect—

Mr. Forrestall: Yes, you are right.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Ce matin, la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain a fait un certain nombre de suggestions. Premièrement, on a suggéré que le registre de tarification des conférences maritimes soit traité en langage informatique. Deuxièmement, à défaut de

[Translation]

américaines. Ce qui nous inquiète, c'est la possibilité d'adopter un nouveau système et nous retrouver par la suite devant une nouvelle loi américaine.

Il y a un autre point que je n'ai pas mentionné dans mon exposé. M. John A. Gaughan, l'administrateur maritime, a dit lors du séminaire:

En décidant qu'il y aurait une révision quinquennale pour analyser les répercussions de la Loi sur l'expédition maritime, le Congrès n'a pas envisagé de changements avant la déposition du rapport du FMC à la commission consultative. Toutefois, la possibilité d'une enquête cette année a été soulevée par le sénateur Ted Stevens, l'ancien président du Sous-comité du Sénat sur la marine marchande. Lui et le sénateur Daniel Inouye s'inquiètent de la prolifération de contrats d'exclusivité limitée qui, à leur avis, ont peut-être contribué à déstabiliser encore plus les services de paquebots. Le sénateur Stevens ayant été remplacé par le sénateur Lloyd Bentsen du Texas comme président du comité, il reste à voir si cette enquête figurera à l'ordre du jour du comité.

Il est loin d'être sûr que cette enquête aura lieu, mais la possibilité existe. Au moins deux sénateurs du comité ont déclaré qu'il devrait y avoir des audiences pour examiner la question. Même si le Congrès a dit qu'il n'y aura pas d'amendements avant 1989, il ne s'agit pas d'un décret gravé dans la pierre.

M. Forrestall: Non, mais d'une façon ou d'une autre, il y aura des amendements au cours des années 90, monsieur le président.

Je vous fais remarquer très respectueusement que vous n'avez pas répondu à ma préoccupation concernant le rôle clé de l'expéditeur. Comment le protéger contre les effets de la déréglementation économique survenue aux États-Unis? C'est une chose.

Deuxièmement, comment respecter l'orientation générale exprimée dans le document *Aller sans entraves* et le projet de loi C-18 sans suivre cette voie? Y a-t-il une autre possibilité? M. Epp a demandé s'il y avait une autre façon de procéder. Je pense que la même question est venue à l'esprit de nous tous lors de nos audiences. Aucune proposition faite jusqu'ici n'a permis de préciser notre pensée à cet égard. Nous revenons toujours à la même solution imparfaite qui semble être la meilleure ou le moindre de plusieurs maux. Si vous avez des opinions là-dessus, j'aimerais beaucoup les entendre. Merci.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): L'imperfection du régime actuel ou de celui qui est proposé. . .

M. Forrestall: Oui, tout à fait.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: This morning, the Chamber of Commerce and Industry of Metropolitan Quebec made a certain number of suggestions. First of all, it was proposed that the tariff registry of the shipping conferences be computerized. In the event that the implementation of

[Texte]

pouvoir mettre en place un tel processus informatisé, on suggère qu'une copie des registres publiés par les conférences maritimes soit mise en dépôt pour consultation dans chacune des métropoles régionales du pays, probablement dans chacune des capitales des dix provinces.

• 1630

Est-ce que l'une ou l'autre de ces suggestions est acceptable pour votre conférence? Pourriez-vous faire ceci sans trop de difficulté?

Mr. Griffiths: I am sure that computerized tariffs can technically be achieved, but I am not quite sure who you would expect to do this. I presume it would be the Canadian Transport Commission.

M. Ouellet: Ou les conférences elle-mêmes.

Mr. Griffiths: Again, it is technically possible, but our conference does not have the facilities to do that at the moment and while we may be able to do so at some time in the future, we have no plans to do so now. A tariff is available in both the office of the members, the office of the conference, and the Canadian Transport Commission offices here in Ottawa. It could be made available just about anywhere we were directed to make it available, provided there was a place we could lodge it.

M. Ouellet: Donc, il serait possible que la Commission canadienne des transports, à la réception de vos tarifs, les traite en langage informatique et les mette rapidement à la disposition de quiconque voudrait les obtenir au pays.

Mr. Griffiths: Yes, it is technically possible, and such a system is going to exist in the United States.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank you for your presentation on behalf of the members of this committee. Your comments will be taken into consideration at our next meeting on Thursday, when we will undertake clause-by-clause consideration of Bill C-21. I adjourn to the call of the chair if there is no other business.

M. Ouellet: J'ai quelque chose à dire à propos du secrétaire parlementaire.

Le président: Avant d'ajourner, je donne la parole à M. Ouellet.

Mr. Ouellet: The chairman has just indicated his intention to have you appear as a witness Thursday morning before we proceed with the clause by clause. I think it would be useful, certainly for me and I suspect for any other member of the committee who has amendments to present, to know in advance the type of amendments the government intends to deal with.

I would appreciate a meeting with the Parliamentary Secretary in the morning so that he can convey whichever amendments the government would like to entertain. Then the members of the committee could be given some

[Traduction]

such a computerized system should prove impossible, it is suggested that a copy of the registries, published by the shipping conferences be available for consultation in each of the large regional centres, probably in each of the ten provincial capitals.

Are these suggestions acceptable to your conference? Could you put them into practice without too much difficulty?

M. Griffiths: Je suis sûr qu'un registre de tarifications informatisé est faisable du point de vue technique, mais je ne sais pas qui exactement devrait s'en charger. Je suppose que ce serait la Commission canadienne des transports.

Mr. Ouellet: Or the conferences themselves.

M. Griffiths: Encore une fois, c'est faisable, mais notre conférence n'en a pas les moyens pour le moment et même si nous étions en mesure de le faire à l'avenir, à présent, nous n'avons pas de projet de ce genre. On peut consulter les tarifs dans le bureau des membres, le bureau de la conférence et ceux de la Commission canadienne des transports ici à Ottawa. Nous pourrions les communiquer à peu près partout où on nous chargerait de le faire, pourvu qu'il y ait une adresse ou un local.

Mr. Ouellet: So the Canadian Transport Commission could, on reception of your tariffs, computerize the information and make it quickly available to anyone in Canada interested in obtaining it.

M. Griffiths: Oui, c'est une possibilité technique, et un système semblable sera mis en place aux États-Unis.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, au nom des membres du Comité, je voudrais remercier M. Griffiths de son exposé. Vos observations seront prises en considération lors de notre prochaine réunion jeudi, quand nous entreprendrons l'étude article par article du projet de loi C-21. Je lève donc la séance s'il n'y a pas d'autres travaux.

Mr. Ouellet: I have something to say to the parliamentary secretary.

The Chairman: Before adjourning, I will recognize Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Le président vient de dire que vous serez témoin jeudi matin avant notre examen article par article. Il nous serait utile, à moi certainement et aux autres membres du Comité voulant proposer des amendements, de savoir quel genre d'amendements le gouvernement entend envisager.

J'apprécierais une réunion avec le secrétaire parlementaire le matin pour savoir quels amendements le gouvernement est disposé à envisager. Les membres du Comité pourraient ensuite avoir le temps de réfléchir à

[Text]

time to reflect on these amendments, prepare ourselves to accept them and perhaps deal with them very quickly in terms of the legislation.

If we think we should entertain some amendments to complement or supplement the government initiative in some areas, I would certainly like to have some time to prepare those amendments. Therefore, I would recommend that we have a working session with the Parliamentary Secretary to the Minister. I would also recommend that we adjourn for the afternoon or for the next day, depending on the number of amendments or so on, in order that as we go clause by clause, we are then able to deal with the government amendment or with any other amendment that members might want to entertain. In order to do it, we have to know first what the government is ready to do.

• 1635

The Chairman: It seems to be very reasonable, I am asking the Parliamentary Secretary when he will be in a position to table this series of proposed amendments. Could it be by Wednesday night, by Thursday morning at 9.30 a.m.?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we have the officials working full time to try to have the package of amendments ready by 5 p.m. tomorrow and I could certainly give an undertaking to provide them by that time.

Mr. Chairman, I must say with respect to one amendment, we are having quite a debate as to whether it deals with paragraph 4(1)(c); whether it is an amendment of such significance that it has to go back before the Cabinet for full Cabinet ratification, because it is a substantial amendment to the bill.

From that perspective, if the committee members could see themselves going over until next Tuesday, it would certainly make my job much easier and I may be able to facilitate it for all the members as well if you had no objection to that.

If we decide it needs to go back to Cabinet, we would have difficulty even getting that arranged this week but we would sure try for Thursday, in which case if the Cabinet were to approve the particular amendment that has been proposed and which I am prepared to recommend to you as a committee, then it would probably make it faster for all of us.

The Chairman: Mr. Forrestall, do you want to add something?

Mr. Forrestall: Perhaps, Mr. Chairman, we might excuse our guests and our witness. This could deteriorate.

I think, Mr. Chairman—and I am sure I would not speak for Mr. Epp—the request certainly makes eminent sense and is a courtesy that has always been extended, but given the comment of the Parliamentary Secretary whose competency, in my judgment, to sit as a witness on

[Translation]

ces amendements, se préparer et peut-être adopter rapidement le projet de loi.

Si nous pouvons compléter cette initiative du gouvernement par certains amendements, j'aimerais avoir le temps de le faire. Pour cette raison, je recommande une séance de travail avec le secrétaire parlementaire. Je recommande aussi que la réunion soit ajournée l'après-midi ou le lendemain, selon le nombre d'amendements, de cette façon, quand nous commencerons l'examen article par article, nous serons en mesure de nous attaquer aux amendements. Mais d'abord, il faut savoir quelles sont les intentions du gouvernement.

Le président: Votre idée me paraît très raisonnable. Je voudrais que le secrétaire parlementaire nous dise quand il sera en mesure de déposer les amendements. D'ici mercredi soir, ou jeudi matin à 9h30?

M. Thacker: Monsieur le président, les fonctionnaires travaillent sans relâche pour que les amendements soient prêts pour 17 heures demain, je pourrais donc vous les promettre pour cette heure.

Monsieur le président, au sujet d'un amendement en particulier portant sur l'alinéa 4(1)c), étant donné son importance, nous nous demandons s'il ne faut pas le soumettre à l'approbation du conseil des ministres étant donné le changement de fond qu'il implique.

Donc, si les membres du Comité étaient prêts à attendre mardi cela me faciliterait beaucoup le travail et je serais peut-être en mesure de faciliter la tâche pour tous les membres aussi, si vous êtes d'accord.

Si nous décidons qu'il faut soumettre cet amendement au conseil des ministres, nous aurions du mal à l'arranger pour cette semaine mais nous essaierions certainement de le faire pour jeudi. Si le Cabinet approuve cet amendement que je suis disposé à vous recommander, je pense que nous pourrions ensuite procéder plus rapidement.

Le président: Monsieur Forrestall, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Forrestall: Peut-être pourrions-nous donner congé à nos invités. La discussion pourrait se dégrader.

Je pense—et je n'essaie pas de parler au nom de M. Epp—que c'est une demande très raisonnable et c'est une pratique qui est toujours respectée, mais compte tenu de l'observation du secrétaire parlementaire dont la compétence comme témoin jeudi est entièrement

[Texte]

Thursday, is fully acceptable. . . However, if he wants the additional succour and strength, perhaps we should accede to his request.

The Chairman: Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, if I might add something to this, I made a request that we consider the operations of the existing legislation with an official from the Canadian Transport Commission, and I gather there has been some sensitivity about this request and exactly how it is to be done.

I take it that we had in fact two persons ready to answer questions on Thursday morning, which would only underscore what my friend Mr. Ouellet has suggested as regards our taking a little more time to deliberate on that and then to consider amendments.

Might I wonder aloud—and I am sure this will not lead to any deterioration—whether the committee might not press ahead with its own good deliberations. I think it is the expectation that legislative committees will do their best work on a bill in order to put it into the best possible shape for parliamentary consideration later on.

With all due regard for the Minister and for Cabinet approval, which would facilitate the end result in the House later on, the committee might be acting at the same time that the Minister is doing whatever he feels is necessary in order to consider the matter, and I appreciate Mr. Thacker's mentioning this particular aspect to us.

I would hope we could get to consideration on the Thursday afternoon; perhaps, if we had to carry it over to next week, I would suggest a full week over until the following Thursday from this Thursday because Monday being a holiday, Tuesday can get a little tricky for us anyway. I do have to come back on Thursday, as it happens, for other reasons.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, if the committee wanted to, we could meet on Thursday and deal with all of the amendments. If the one that may well have to go back before Cabinet is not finished, we can then stand that clause, of course. I think you will find most of the other amendments flowing out of the evidence quite acceptable.

• 1640

We are prepared to go. With respect to the CTC witness, we propose to have him here to answer your questions vis-à-vis the administration of the statute, rather than to get into policy questions, which are quite inappropriate. So we felt this would handle your interests quite well, Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I wanted to be sure it was known to all that we . . . I wanted to do this. Presumably others of you were going to be joining in it as well on Thursday morning.

Mr. Thacker: I undertake that he will be here. If you want to meet on Thursday and start with all of the amendments except the ones we stand, we are prepared to go on it.

[Traduction]

acceptable. . . Mais s'il veut de l'aide et du renfort, nous devons peut-être accepter sa demande.

Le président: Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'ai demandé que nous étudions le mode de fonctionnement de la loi actuelle avec un fonctionnaire de la Commission canadienne des transports et on semble poser des questions sur la façon de le faire.

Si je comprends bien, on prévoyait deux personnes pour répondre à nos questions mardi matin, ce qui souligne l'observation faite par M. Ouellet sur la nécessité de prendre un peu plus de temps pour nos délibérations et l'étude des amendements.

Je me pose la question—il ne s'agit pas de faire détériorer le climat—si le Comité ne devrait pas continuer ses délibérations. On s'attend à ce que le Comité législatif fasse le meilleur travail possible pour améliorer le projet de loi en vue de son étude ultérieure au Parlement.

Tout en comprenant l'intérêt du ministre et du Cabinet, je pense que le Comité pourrait continuer à travailler pendant que le ministre s'occupe de sa responsabilité en la matière, question que M. Thacker nous a signalée.

J'espère que nous pourrions commencer l'étude jeudi après-midi mais s'il fallait la reporter d'une semaine, je proposerais d'attendre le jeudi suivant, lundi étant jour férié et mardi un jour un peu difficile. Il se trouve que je dois revenir jeudi, mais pour d'autres raisons.

M. Thacker: Monsieur le président, si le Comité veut bien, nous pourrions siéger jeudi et considérer tous les amendements. Si celui qui risque de devoir être soumis au Cabinet n'est pas terminé, nous pourrions décider de réserver l'article concerné. Je pense que la plupart des autres amendements qui découlent des témoignages vous seront acceptables.

Nous sommes prêts à passer à l'action. Pour ce qui est d'un témoin de la CCT, il pourra répondre à vos questions concernant l'administration de la loi plutôt que des questions de politique, qui ne conviennent pas. Nous pensions que cette façon de procéder satisferait votre demande, monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je voulais me rassurer à ce sujet. Je suppose que d'autres comptent y participer jeudi matin.

M. Thacker: Je m'engage à ce qu'ils soient présents. Si vous voulez une séance jeudi en commençant par tous les amendements sauf ceux qui sont réservés, nous sommes prêts.

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think Mr. Ouellet's suggestion was that we have the presentation in the morning. We could be flexible on this, but I think his suggestion was that we take up amendments at 3.30 p.m. Now, whether it would be necessary to wait this long or not, I guess is the question. Maybe I will look back at him and wonder whether he would want to hold it over until then or not.

Mr. Ouellet: No, I think it would be wise if we had all the input in the morning and then paused and resumed only in the afternoon at 3.30 p.m. We would in fact start the clause-by-clause reading in the afternoon. I think it would be more prudent.

The Chairman: We will see on Thursday morning, depending on the number of amendments.

Mr. Ouellet: This is right.

The Chairman: The next meeting will be on Thursday at 9.30 a.m. We will see then whether you—

Mr. Forrestall: We will go ahead and see what happens.

Mr. Ouellet: Assuming everything is agreeable and the government meets all our expectations, I think there will be no problem.

Mr. Forrestall: We always do that.

Mr. Ouellet: If there is not, I think it is not unfair for us to have the time to study the amendments and to come back to deal with it in the afternoon.

The Chairman: The Chair is taking this comment under consideration. We will see on Thursday morning, depending on the size and the number of amendments proposed, what will happen.

I now adjourn the meeting to the call of the Chair. Thank you very much.

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je pense que M. Ouellet a proposé que l'exposé ait lieu le matin et que nous commençons l'étude des amendements à 15h30. Je ne sais pas s'il est nécessaire d'attendre aussi longtemps. Veut-il un aussi long interval?

M. Ouellet: Je pense qu'il faut permettre à tout le monde d'exprimer son point de vue le matin et d'avoir ensuite une pause pour reprendre à 15h30. Ce serait l'étude article par article. Je pense que ce serait plus prudent.

Le président: On verra jeudi matin, selon le nombre d'amendements.

M. Ouellet: C'est exact.

Le président: La prochaine séance aura lieu jeudi à 9h30. On déterminera alors si. . .

M. Forrestall: On verra bien ce qui se passe.

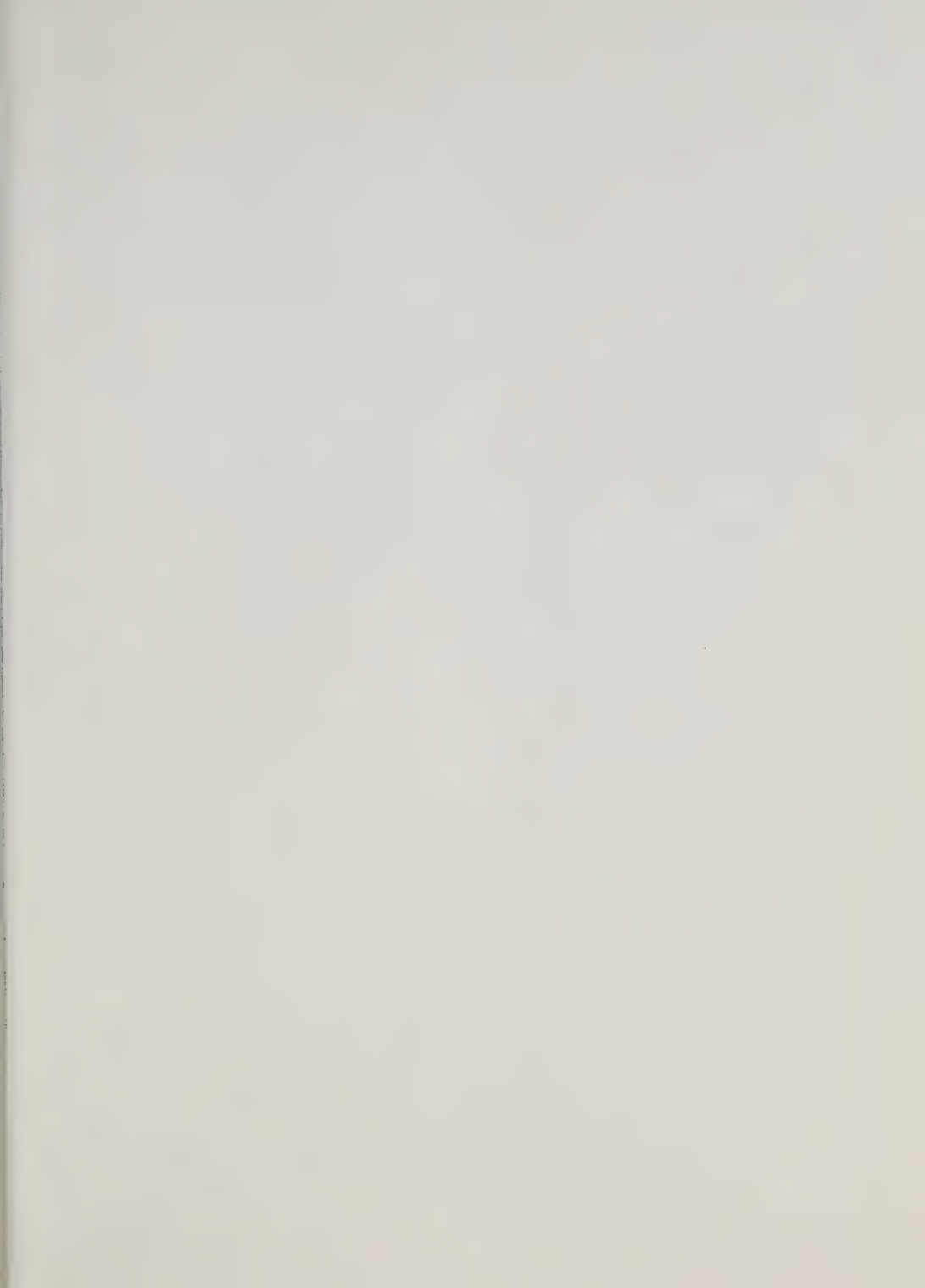
M. Ouellet: Si tout est acceptable et si le gouvernement répond à nos attentes, je ne pense pas qu'il y aura de problème.

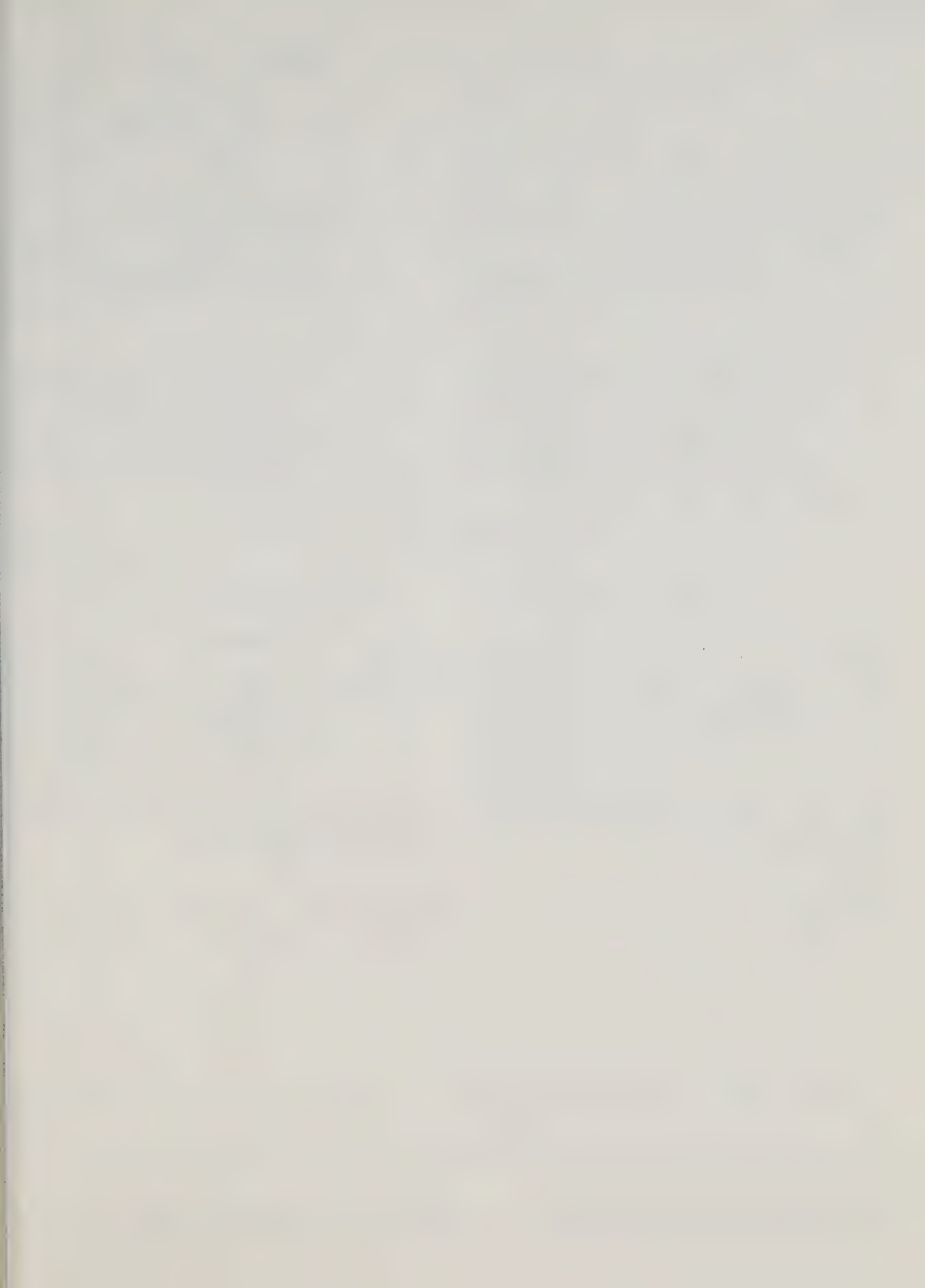
M. Forrestall: Comme d'habitude.

M. Ouellet: Sinon, je pense que nous devons avoir le temps d'étudier les amendements et d'y revenir l'après-midi.

Le président: La présidence prend note de votre proposition. Nous allons voir jeudi matin, selon le nombre et l'importance des amendements, quelle sera la meilleure façon de procéder.

Je lève maintenant la séance jusqu'à nouvel ordre. Je vous remercie.







*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 11:00 a.m.:

From the Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain:

H. Pierre Racine, Vice-President;

Pierre Talbot, Vice-President and Chief Executive Officer;

Yvon Dolbec, Chairman, Transport Committee.

From the Japan East Canada Freight Conference and the Japan West Canada Freight Conference:

Robert Gray, Chairman.

At 3:30 p.m.:

From the Eastern Canada/Australia—New Zealand:

John Griffiths, Chairman.

TÉMOINS

À 11 h 00:

De la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain:

H.-Pierre Racine, vice-président;

Pierre Talbot, vice-président et chef de la direction;

Yvon Dolbec, président, Comité des transports.

De la Japan East Canada Freight Conference et de la Japan West Canada Freight Conference:

Robert Gray, président.

À 15 h 30:

De la Conférence Est Canada/Australie—Nouvelle-Zélande:

John Griffiths, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, May 14, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le jeudi 14 mai 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-21

An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-21

Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application
de la Loi sur la concurrence, abrogeant
la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des
modifications corrélatives à d'autres lois

RESPECTING:

Order of Reference:

CLAUSE-BY-CLAUSE CONSIDERATION

CONCERNANT:

Ordre de renvoi:

ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister
of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député,
Secrétaire parlementaire au ministre des
Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

LEGISLATIVE COMMITTEE ON
BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE
PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Charles Robert

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 14, 1987

(11)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 9:40 o'clock a.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway and Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Research Officer.

Appearing: Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: L. Grant Manery, Director, International Shipping Policy, Policy and Coordination; Marc Gauthier, Solicitor, Legal Section. *From the Canadian Transport Commission:* William Shepherd, Chief, International Shipping Division.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed consideration of Clause 1.

During the meeting, the Parliamentary Secretary made a statement and, with William Shepherd, L. Grant Manery and Marc Gauthier, answered questions.

By unanimous consent, Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 21 to 23, on page 1, and lines 1 to 3, on page 2, and substituting the following therefor:

““designated shipper group” means any organization or association of shippers designated by the Minister of Transport pursuant to section 22;”

The Chairman expressed doubts as to the admissibility of the amendment to the interpretation clause at this stage.

By unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 2 be amended by striking out line 24, on page 3, and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 14 MAI 1987

(11)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 9 h 40, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'Ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (président).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway, et Blaine A. Thacker.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: L. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale, Politique et coordination; Maître Marc Gauthier, avocat, section des contentieux. *De la Commission canadienne des transports:* William Shepherd, chef, Division du transport international.

Le Comité entreprend de nouveau d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars, fascicule n° 1.*)

Le Comité examine de nouveau l'article 1.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire fait une déclaration, puis lui-même, William Shepherd, L. Grant Manery et Maître Marc Gauthier répondent aux questions.

Par consentement unanime, l'article 1 est réservé.

Article 2

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant aux lignes 35 à 40, page 2, ce qui suit:

««groupe d'expéditeurs désignés» Toute organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne conformément à l'article 22.»

Le président fait des réserves sur la recevabilité de l'amendement à l'article d'interprétation, à ce stade.

Par consentement unanime, l'amendement est retiré.

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant à la ligne 24, page 3, ce qui suit:

"with or given to the Commission."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Clause 2, as amended, was allowed to stand.

Clause 3 carried.

On Clause 4

After debate, by unanimous consent, Clause 4 was allowed to stand.

Clause 5 carried.

On Clause 6

After debate, by unanimous consent, Clause 6 was allowed to stand.

Clauses 7 and 8 carried severally.

By unanimous consent, Clause 9 was allowed to stand.

By unanimous consent, Clause 10 was allowed to stand.

Clause 11 carried.

By unanimous consent, Clauses 12 to 17 inclusive, were severally allowed to stand.

On Clause 18

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 18 be amended by striking out lines 22 and 23, on page 11, and substituting the following therefor:

"service contract, and every notice given to the Commission pursuant to section"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 18, as amended, carried.

On Clause 19

After debate, Clause 19 carried.

Clause 20 carried.

By unanimous consent, Clause 21 was allowed to stand.

New Clause 22

Blaine A. Thacker moved,—That a new clause be added immediately after line 25, on page 12, which reads as follows:

"22. The Minister of Transport may designate any organization or association of shippers as representing, in the opinion of the Minister of Transport, for the purposes of this Act, the interests of those shippers."

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

After debate, the question being put on the new clause, it carried.

On Clause 22

After debate, by unanimous consent, Clause 22 was allowed to stand.

«remise d'un document à la Com-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Par consentement unanime, l'article 2, sous sa forme modifiée, est réservé.

L'article 3 est adopté.

Article 4

Après débat, par consentement unanime, l'article 4 est réservé.

L'article 5 est adopté.

Article 6

Après débat, par consentement unanime, l'article 6 est réservé.

Les articles 7 et 8 sont respectivement adoptés.

Par consentement unanime, l'article 9 est réservé.

Par consentement unanime, l'article 10 est réservé.

L'article 11 est adopté.

Par consentement unanime, les articles 12 à 17 inclusivement sont respectivement réservés.

Article 18

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 18 soit modifié en substituant à la ligne 23, page 11, ce qui suit:

«vis ou avis donnés à la Commis-»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 18 ainsi modifié est adopté.

Article 19

Après débat, l'article 19 est adopté.

L'article 20 est adopté.

Par consentement unanime, l'article 21 est réservé.

Nouvel article 22

Blaine A. Thacker propose,—Qu'un nouvel article à la suite de la ligne 27, page 12, soit libellé comme suit:

«22. Le ministre des Transports peut désigner une organisation ou une association d'expéditeurs comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.»

en apportant les autres changements de désignation numérique d'article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Après débat, le nouvel article est mis aux voix et adopté.

Article 22

Après débat, par consentement unanime, l'article 22 est réservé.

On Clause 23

After debate, Clause 23 carried.

On Clause 24

After debate, by unanimous consent, Clause 24 was allowed to stand.

Clause 25 carried.

On Clause 26

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 26 be amended by striking out lines 40 and 41, on page 14, and lines 1 and 2, on page 15, and substituting the following therefor:

““Shipping Conferences Exemption Act, 1987

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes””

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 26, as amended, carried.

On Clause 27

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 27 be amended by striking out line 10, on page 15, and substituting the following therefor:

“ping Conferences Exemption Act, 1987 in”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 27, as amended, carried.

New Clause 28

Blaine A. Thacker proposed to move,—That a new clause be added immediately after line 13, on page 15, which reads as follows:

“28. If, during the second session of the thirty-third Parliament, Bill C-18 entitled *An Act respecting National Transportation* is assented to,

(a) the definition “Commission” in subsection 2(1) is repealed;

(b) subsection 2(1) is further amended by adding thereto, in alphabetical order within the subsection, the following definition:

““Agency” means the National Transportation Agency;”

(c) subsection 2(2), sections 3 and 4, sections 6 to 17, subsection 18(1) and sections 19, 20, 22 and 23 are amended by substituting the word “Agency” for the word “Commission”, with such grammatical modifications as the circumstances require, wherever the latter word appears in those provisions;

(d) subsection 14(5) is repealed and the following substituted therefor:

“(5) A person who has made a request under subsection 59(2) of the *National Transportation*

Article 23

Après débat, l'article 23 est adopté.

Article 24

Après débat, par consentement unanime, l'article 24 est réservé.

L'article 25 est adopté.

Article 26

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 26 soit modifié en substituant aux lignes 33 à 36, page 14, ce qui suit:

««Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes

Shipping Conferences Exemption Act, 1987”»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 26 ainsi modifié est adopté.

Article 27

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 27 soit modifié en substituant à la ligne 8, page 15, ce qui suit:

«Loi dérogatoire de 1987 sur les confères»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 27 ainsi modifié est adopté.

Nouvel article 28

Blaine A. Thacker a l'intention de proposer,—Qu'un nouvel article à la suite de la ligne 11, page 15, soit libellé comme suit:

«28. (1) Si, au cours de la deuxième session de la trente-troisième législature, le projet de loi C-18, intitulé *Loi nationale concernant les transports*, reçoit la sanction royale:

a) la définition de «Commission», au paragraphe 2(1), est abrogée;

b) le paragraphe 2(1) est modifié par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

««Office» L'Office national des transports;»

c) au paragraphe 2(2), aux articles 3, 4, 8 à 12 et 14 à 17, au paragraphe 18(1), de même qu'aux articles 19, 20, 22 et 23, «Office» remplace «Commission», compte tenu des adaptations grammaticales qui en découlent;

d) le paragraphe 14(5) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(5) La personne qui a présenté une demande en application du paragraphe 59(2) de la *Loi*

Act, 1987 in respect of a matter is not entitled to file a complaint under subsection (1) in respect of the same matter.

(6) Where a person makes a request under subsection 59(2) of the *National Transportation Act, 1987* in respect of a matter that is the subject of a complaint filed by that person under subsection (1), the Commission shall refuse to conduct an investigation of the complaint or shall discontinue any investigation of the complaint.”

(e) subsection 18(2) is repealed and the following substituted therefor:

“(2) The Agency may, five years after the date they are no longer in effect, destroy those documents filed with or given to the Agency or the Canadian Transport Commission pursuant to this Act, the *Shipping Conferences Exemption Act*, being chapter 39 of the Revised Statutes of Canada, 1970 (1st Supp.), or the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, being chapter 15 of the Statutes of Canada, 1978-79, that, in its opinion, are no longer necessary for the administration of this Act.”; and

(f) section 25 is repealed and the following substituted therefor:

“25. Where, on the coming into force of section 6, a member of a conference has already filed or caused to be filed, pursuant to section 7 of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, a document required to be filed by it pursuant to section 6, and where no modification has been made to that document since the coming into force of that section, that member may file or cause to be filed with the Agency within sixty days after the coming into force of that section a certificate signed by a person designated for that purpose by the member, describing that document, and the filing of such a certificate shall be deemed to constitute compliance with that section in respect of that document.””

and by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

The Chairman expressed some doubt as to the acceptability of the proposed new clause and asked for comments from Committee members.

After debate, by unanimous consent, the new clause was allowed to stand.

By unanimous consent, Clauses 28 and 29 were severally allowed to stand.

The Committee reverted to the consideration of Clause 2.

nationale de 1987 sur les transports n'est pas admise à déposer une plainte en application du paragraphe (1) à l'égard de la question qui fait l'objet de la demande en application du paragraphe 59(2) de cette loi.

(6) Dans les cas où une personne présente une demande en application du paragraphe 59(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* à l'égard d'une question qui fait l'objet d'une plainte déposée par cette personne en application du paragraphe (1), la Commission refuse de faire enquête sur cette question, ou encore interromp l'enquête qu'elle a déjà commencée.»

e) le paragraphe 18(2) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) L'Office peut, cinq ans après la date de leur cessation d'effet, détruire les documents qui ont été soit déposés auprès de l'Office ou de la Commission canadienne des transports, soit remis à l'un ou l'autre de ces organismes, conformément à la présente loi, à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, chapitre 39 (1^{er} suppl.) des Statuts révisés du Canada de 1970, ou à la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, chapitre 15 des Statuts du Canada de 1978-79, qu'il estime ne plus être nécessaires pour l'application de la présente loi.»

f) l'article 25 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«25. Lorsqu'à la date d'entrée en vigueur de l'article 6, un membre d'une conférence a déjà déposé ou fait déposer, conformément à l'article 7 de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, un document requis par l'article 6 et non modifié par la suite, il lui suffit de déposer ou faire déposer auprès de l'Office, dans les soixante jours suivant la même date, un certificat dont le signataire est désigné à cette fin par lui et qui donne la description du document; le dépôt du certificat vaut observation de l'article 6 à l'égard du document.»»

et en apportant les autres changements de désignation numérique d'article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Le président fait des réserves sur la recevabilité du nouvel article proposé et demande aux membres du Comité de commenter.

Après débat, par consentement unanime, le nouvel article est réservé.

Par consentement unanime, les articles 28 et 29 sont respectivement réservés.

Le Comité revient à l'article 2.

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 2 be further amended by striking out lines 21 to 23, on page 1, and lines 1 to 3, on page 2, and substituting the following therefor:

““designated shipper group” means any organization or association of shippers designated by the Minister of Transport pursuant to section 22;”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 2, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of Clause 21.

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 21 be amended by striking out line 20, on page 12, and substituting the following therefor:

“when reasonably requested in writing by any”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Clause 21, as amended, was allowed to stand.

At 11:56 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(12)

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 3:42 o'clock p.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway and Blaine A. Thacker.

Other Member present: Marcel Prud'homme.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Research Officer.

Appearing: Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; L. Grant Manery, Director, International Shipping Policy, Policy and Coordination. From the Canadian Transport Commission: William Shepherd, Chief, International Shipping Division.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes*

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 2 soit à nouveau modifié en substituant aux lignes 35 à 40, page 2, ce qui suit:

««groupe d'expéditeurs désignés» Toute organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne conformément à l'article 22;»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 2 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'article 21.

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 21 soit modifié en substituant à la ligne 23, page 12, ce qui suit:

«de tout groupe d'expéditeurs désigné présentée»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Par consentement unanime, l'article 21 ainsi modifié est adopté.

À 11 h 56, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(12)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 15 h 42, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Ernie Epp, Mike Forrestall, André Ouellet, Joe Reid, Alan Redway et Blaine A. Thacker.

Autre député présent: Marcel Prud'homme.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politique et coordination; L. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale, Politique et coordination. De la Commission canadienne des transports: William Shepherd, chef, Division du transport international.

Le Comité entreprend de nouveau d'examiner son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications

of *Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

The Committee resumed its clause-by-clause consideration of the Bill.

The Committee reverted to the consideration of Clause 4.

After debate, by unanimous consent, Clause 4 was allowed to stand.

The Committee reverted to the consideration of Clause 6.

Clause 6 carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 9.

After debate, Clause 9 carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 12.

Ernie Epp moved,—That Clause 12 be amended by striking out lines 42 to 44, on page 8, and lines 1 to 7, on page 9, and substituting the following therefor:

“12. Each service contract entered into shall be filed confidentially with the Commission and at the same time a statement of essential terms shall be filed with the Commission and made available to the general public. The essential terms shall include:

- (1) the origin and destination port ranges in the case of port-to-port movements, and the origin and destination geographic areas in the case of through intermodal movements;
- (2) the commodity or commodities involved;
- (3) the minimum volume;
- (4) the line-haul rate;
- (5) the duration;
- (6) service commitments; and
- (7) the liquidated damages for non-performance, if any.”

After debate, the question being put on the amendment, it was negative.

Clause 12 carried, on division.

The Committee reverted to the consideration of Clause 13.

Clause 13 carried, on division.

The Committee reverted to the consideration of Clauses 14 to 17 inclusive which carried severally.

The Committee reverted to the consideration of Clause 21.

Ernie Epp moved,—That Clause 21 be amended by striking out lines 17 to 25, on page 12, and substituting the following therefor:

corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars, fascicule n° 1.*)

Le Comité poursuit son étude, article par article, du projet de loi.

Le Comité revient à l'article 4.

Après débat, par consentement unanime, l'article 4 est réservé.

Le Comité revient à l'article 6.

L'article 6 est adopté.

Le Comité revient à l'article 9.

Après débat, l'article 9 est adopté.

Le Comité revient à l'article 12.

Ernie Epp propose,—Que l'article 12 soit modifié en substituant aux lignes 35 et 36, page 8, et aux lignes 1 à 9, page 9, ce qui suit:

«12. Tout contrat d'exclusivité limitée sera déposé à titre confidentiel auprès de la Commission et sera accompagné d'une déclaration où figureront les principales conditions dudit contrat, document auquel le public aura accès. Au nombre des conditions essentielles, mentionnons:

- 1) l'origine et la destination portuaire dans le cas des mouvements inter-portuaires, et l'origine et les régions géographiques dans le cas de mouvements intermodaux;
- 2) le ou les produit(s) en cause;
- 3) le volume minimum;
- 4) la compagnie maritime;
- 5) la durée;
- 6) les services dont il a été convenu; et
- 7) les dommages-intérêts, le cas échéant.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 12 est adopté avec voix dissidente.

Le Comité revient à l'article 13.

L'article 13 est adopté avec voix dissidente.

Le Comité revient aux articles 14 à 17 inclusivement, respectivement adoptés.

Le Comité revient à l'article 21.

Ernie Epp propose,—Que l'article 21 soit modifié en substituant aux lignes 20 à 27, page 12, ce qui suit:

"21. (1) Members of a conference engaged in the transportation of goods from any place in Canada to any place outside Canada and a shipper group designated pursuant to section 22 shall negotiate rates and charges of common interest to the shipper group as well as other terms and conditions for the carriage of goods when reasonably requested in writing by either of the said parties each of whom shall provide information sufficient for the mutually satisfactory conduct of such negotiations.

(2) In the event that such negotiations are not successful either party may submit the matter to conciliation proceedings. In the event the parties cannot agree on who should act as conciliator, a person shall be appointed by the Canadian Transport Commission to act in that capacity."

The Chairman expressed some doubt as to whether the amendment was offered at the right place. Nonetheless, the Chairman permitted debate to continue on the amendment.

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 21 carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 22.

André Ouellet moved,—That Clause 22 be amended by adding immediately after line 4, on page 13, the following:

"(3) The Governor in Council may make regulations

(a) respecting access, through an electronic network, to documents filed with the Commission in conformity with section 6 and the fees to be paid for the use of this service;

(b) respecting the granting of the status of home ports and the duties, rights and privileges the granting of this status confers."

and by renumbering the subsequent subsections and any cross-references thereto accordingly;

and by striking out line 7, on page 13, and substituting the following therefor:

"proposes to make pursuant to subsections (1) and (3)"

After debate, by unanimous consent, the amendment with withdrawn.

André Ouellet moved,—That Clause 22 be amended by adding immediately after line 4, on page 13, the following:

"(3) The Governor in Council may make regulations respecting access, through an electronic network to documents filed with the Commission in accordance with section 6 and the fees to be paid for the use of this service."

and by renumbering the subsequent subsections and any cross-references thereto accordingly;

"21. (1) Les membres d'une conférence qui se livrent au transport de marchandises provenant du Canada et un groupe d'expéditeurs au sens de l'article 22, négocieront les taux et les frais d'intérêt commun au groupe d'expéditeurs, ainsi que les autres conditions exigibles pour le transport de biens sur demande écrite de l'une ou l'autre des parties en cause, lesquelles fourniront des renseignements idoines de façon que de telles négociations se poursuivent à la satisfaction de tous les intéressés.

(2) Si de telles négociations devaient échouer, l'une ou l'autre des parties peut en appeler à un conseil de conciliation. Si les parties ne peuvent décider du choix dudit conseil, la Commission canadienne des transports désignera une tierce personne chargée d'agir en cette capacité."

Le président doute que l'amendement soit introduit au moment opportun. Néanmoins, il permet que le débat sur l'amendement se poursuive.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 21 est adopté.

Le Comité revient à l'article 22.

André Ouellet propose,—Que l'article 22 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 13, ce qui suit:

"(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements

a) concernant l'accès, par courrier électronique, aux documents déposés auprès de la Commission conformément à l'article 6 et les frais à payer pour l'utilisation de ce service;

b) concernant l'octroi du statut de port de base et les obligations, droits et privilèges qui découlent de l'octroi de ce statut."

en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent;

et en substituant aux lignes 6 et 7, page 13, ce qui suit:

"projets de règlement d'application des paragraphes (1) et (3) sont publiés dans la *Gazette du*"

Après débat, par consentement unanime, l'amendement est retiré.

André Ouellet propose,—Que l'article 22 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 13, ce qui suit:

"(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'accès, par courrier électronique, aux documents déposés auprès de la Commission conformément à l'article 6 et les frais à payer pour l'utilisation de ce service."

en apportant les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent;

and by striking out line 7, on page 13, and substituting the following therefor:

"proposes to make pursuant to subsections (1) and (3)"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 22, as amended, carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 24.

After debate, André Ouellet moved,—That Clause 24 be amended by striking out line 6, on page 14, and substituting the following therefor:

"fine not exceeding one thousand dollars for"

After further debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 24, as amended, carried.

The Committee reverted to the consideration of New Clause 28.

DECISION OF THE CHAIRMAN

As Chairman, I have considered the objective of this omnibus amendment and I must tell you that I still have some misgivings about it. First of all, it is founded on the presumption that Bill C-18 which is still before Parliament will pass without significant change. For this reason alone, I believe the motion (New Clause 28) should not be accepted. Furthermore, the Clause as drafted proposes changes that are not simply consequential but indeed substantial and, accordingly, should be proposed in a different way. Regrettably, I must therefore rule New Clause 28 to be out of order.

The Committee reverted to the consideration of Clause 28.

Clause 28 carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 29.

After debate, Mike Forrestall moved,—That Clause 29 be amended by striking out lines 16 to 30, on page 15, and substituting the following therefor:

"29. This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by proclamation."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 29, as amended, carried.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Charles Robert
Clerk of the Committee

en substituant aux lignes 6 et 7, page 13, ce qui suit:

«projets de règlements d'application des paragraphes (1) et (3) sont publiés dans la *Gazette du*»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 22 ainsi modifié est adopté.

Le Comité revient à l'article 24.

Après débat, André Ouellet propose,—Que l'article 24 soit modifié en substituant à la ligne 6, page 14, ce qui suit:

«et encourt une amende maximale de»

Après plus ample débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 24 ainsi modifié est adopté.

Le Comité revient au nouvel article 28.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

En ma qualité de président, il me faut tenir compte de l'objet d'un tel amendement omnibus et, vous l'avouerai-je, il m'inspire une certaine inquiétude. D'abord, il se fonde sur la supposition que le projet de loi C-18, toujours devant le Parlement, sera adopté sans modifications de taille. Ne serait-ce que pour cette seule raison, cette motion (Nouvel article 28), à mon avis, ne doit pas être adoptée. En outre, l'article, tel que libellé, propose des changements non seulement indirects mais quant au fond et, de ce fait, il y aurait lieu de le formuler différemment. Bien à regret, je dois donc déclarer le nouvel article 28 irrecevable.

Le Comité revient à l'article 28.

L'article 28 est adopté.

Le Comité revient à l'article 29.

Après débat, Mike Forrestall propose,—Que l'article 29 soit modifié en substituant à l'intertitre qui précède la ligne 14 et aux lignes 14 à 27, page 15, ce qui suit:

«29. La présente loi ou telle de ses dispositions entre vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 29 ainsi modifié est adopté.

À 17 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, May 14, 1987

• 0940

The Chairman: Is everybody ready? As I said, the Parliamentary Secretary, Mr. Alan Redway, and I have to leave five or ten minutes after 10 a.m. to attend a Public Accounts Committee. We are expecting a vote, but our absence will be very, very short; 10 minutes will be sufficient, I guess.

Je cède immédiatement la parole au distingué secrétaire parlementaire. Je l'invite à faire quelques commentaires d'ouverture en ce jour où nous prévoyons faire l'étude article par article du projet de loi C-21.

Monsieur Thacker.

Mr. Blain A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman and colleagues. I have with me this morning Mr. Martin Brennan, who as you all know is the Associate Assistant Deputy Minister for Policy and Co-ordination in the Department of Transport; Mr. Grant Manery, Director of International Shipping Policy; and Mr. Bill Shepherd, Chief of the International Shipping Division. We also have Mr. Marc Gauthier, who is the lawyer from the Department of Justice.

Mr. Chairman, as members we now have the responsibility to discuss the evidence we have heard, to do the clause-by-clause review of the bill, and to discuss any amendments members may have.

I think the process for me has been quite fascinating, because I certainly did not know much about SCEA-type legislation. However, we have all learned a lot in the last few weeks. I think the evidence is clear that in other countries they do not have SCEA-type legislation in the same way we do here in Canada and in the United States. We have received evidence from both sides of the question—the Canadian Shippers' Council and the conferences. I think their evidence was certainly to their own best interests, but overall I think the evidence before this committee has been balanced. We have had some evidence from experts, or at least independent witnesses, I suppose you might say.

I think with Bill C-21 we have added to the balance in favour of shippers. The question for the committee is whether we have gone too far, I suppose, vis-à-vis where the United States is, primarily in the North American continent. There is no doubt that Bill C-21 has confidential service contracts with independent action on 15 days. The conferences are very unhappy with that.

On other issues there is independent action on 10-days notice; loyalty contracts with less than 100%. I think that certainly weighs in favour of the shippers; the shippers

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 14 mai 1987

Le président: Tout le monde est prêt? Comme je l'ai déjà dit, le secrétaire parlementaire, M. Alan Redway, et moi-même devons nous absenter pendant cinq ou dix minutes après 10 heures pour participer à la réunion du Comité des comptes publics. Il doit y avoir un vote mais notre absence sera très très courte; 10 minutes suffiront, je suppose.

I will immediately give the floor to the distinguished Parliamentary Secretary. I will invite him to make a few opening remarks since today we are supposed to begin clause-by-clause consideration of Bill C-21.

Mr. Thacker.

M. Blain A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président et chers collègues. Je suis accompagné ce matin de M. Martin Brennan, le sous-ministre associé responsable de la politique et de la coordination du ministère des Transports, de M. Grant Manery, le directeur de la Politique maritime internationale et de M. Bill Shepherd, le chef de la Division du transport international. Il y a également M. Marc Gauthier, avocat, qui représente le ministère de la Justice.

Monsieur le président, ayant entendu les témoignages il nous faut maintenant les analyser, étudier le projet de loi article par article et débattre les amendements s'il y en a.

J'ai trouvé cet exercice fort instructif car pour moi l'étude d'une loi de type dérogatoire était quelque chose d'assez nouveau. Ces dernières semaines nous ont tous beaucoup appris. Les témoignages nous ont montré qu'il n'existe pas dans les autres pays de loi analogue à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes du Canada et des États-Unis. Nous avons entendu les témoignages des deux parties concernées—le Conseil canadien des expéditeurs et les conférences. Certes, ils ont présenté les arguments servant leurs intérêts mais d'une manière générale sans que les uns l'emportent sur les autres. Nous avons entendu les témoignages de spécialistes, ou tout du moins de témoins indépendants, devrais-je dire.

Je crois que le projet de loi C-21 fait pencher un peu plus la balance en faveur des expéditeurs. Il nous reste à nous demander si nous sommes allés trop loin, je suppose, vis-à-vis des États-Unis, dans le contexte du continent nord-américain. Il est incontestable que le projet de loi C-21 autorise la dérogation aux conditions d'un contrat d'exclusivité limitée sur préavis de 15 jours. Cela ne plait pas du tout aux conférences.

Il y a aussi les mesures distinctes sur préavis de 10 jours; les contrats d'exclusivité de moins de 100 p. 100. Il est certain que cela fait pencher la balance en faveur des

[Text]

also have the ability to contract secretly or openly with non-conference carriers. There seem to be enough non-conference carriers, at least at this point in time, to fairly say there is some reasonable competition out there for the conferences—perhaps even unreasonable from their perspective.

Conferences, making up some 34, seem to come in an infinite variety of in-and-out of the country—almost up-and-down as well as in-and-out. They say quite vehemently the balance is tipped too far. They say that in practice Bill C-21 will have the effect of destroying their conferences, at least over a period of time. They have maintained that they do bring stability and order to the international shipping industry. They say there are enough non-conference carriers to keep market forces going.

We have met with the Minister and gone over the proposed amendments that we have discussed in general. I would like to just quickly set forth that the Minister is prepared to accept the committee wisdom in a number of areas, although I think it is fair to say he does have a preference.

• 0945

We have delivered to each of you as members a package of amendments for you to consider.

With respect to clause 2, the definition of the designated shipper, Mr. Forrestall will speak to it because he has advanced it throughout our hearings as being important.

The Minister is prepared to accept amendments that will permit him to designate sub-groupings or a different mix of designated shippers, not at all with a view to diminishing the power of the Canadian Shippers' Council. The Minister wants it clearly on the record that any future changes that might be made would only be made after close consultation with the Canadian Shippers' Council.

The purpose of this amendment and the consequential amendments would be to permit the Canadian Shippers' Council itself or its designated sub-grouping to more effectively negotiate with the conferences, so it is not seen in any way by the Minister, or certainly myself, as having any implications negatively against the Canadian Shippers' Council. It is to let us all be more flexible.

Mr. Ouellet: Can we ask questions or do you want to make a general presentation and come back on each of these—

Mr. Thacker: I thought we would, Mr. Ouellet. I thought if I could set out some of the areas where the committee can act and then maybe each of the opposition parties can set forth where they are coming from, too, as to what they would like. We have not had any of the opposition amendments just to this point and so we are not sure how we would react.

[Translation]

expéditeurs; les expéditeurs peuvent également conclure des contrats secrets ou ouverts avec les transporteurs n'appartenant pas à une conférence. Il semble qu'il y ait suffisamment de transporteurs n'appartenant pas à une conférence, tout du moins pour le moment, pour créer une situation de concurrence raisonnable—peut-être même déraisonnable du point de vue des conférences.

Les conférences, il y en a près de 34, semblent offrir une infinité de services au Canada de et vers, pratiquement, tous les points cardinaux. Ils nous accusent d'avoir trop fait pencher la balance. Ils disent qu'à toutes fins utiles et à terme, le projet de loi C-21 aura pour conséquence de détruire leurs conférences. Ils affirment être l'élément stabilisateur du commerce maritime international. Ils disent qu'il y a suffisamment de transporteurs n'appartenant pas à une conférence pour que les forces du marché puissent se manifester librement.

Nous avons rencontré le ministre et nous avons revu toutes les propositions d'amendement que nous avons discutées d'une manière générale. Je m'empresse d'ajouter que le ministre est disposé à accepter nos recommandations sur un certain nombre de points bien qu'il faille dire, à mon avis, qu'il y a des préférences.

Nous vous avons fait remettre à chacun une série d'amendements afin que vous les étudiiez.

Etant donné que c'est M. Forrestall qui n'a cessé d'en signaler l'importance pendant nos audiences, c'est lui qui vous donnera les explications sur la définition de groupes d'expéditeurs désignés figurant à l'article 2.

Le ministre est disposé à accepter des amendements lui permettant de désigner des sous-groupes ou des combinaisons différentes d'expéditeurs désignés sans pour autant diminuer les pouvoirs du Conseil canadien des expéditeurs. Le ministre tient à rappeler que toute modification future ne pourra être proposée qu'après consultation avec le Conseil canadien des expéditeurs.

L'objet de cet amendement et des amendements qui en découlent permettrait au Conseil canadien des expéditeurs lui-même ou à ses sous-groupes désignés de négocier de manière plus effective avec les conférences si bien qu'il n'est considéré ni par le ministre ni par moi-même d'ailleurs, comme ayant des implications négatives pour le Conseil canadien des expéditeurs. L'objectif est une plus grande souplesse pour tous.

M. Ouellet: Pouvons-nous poser des questions ou voulez-vous faire un exposé général et nous reviendrons ensuite sur chacune de ces...

M. Thacker: C'est la manière dont j'avais pensé procéder, monsieur Ouellet. Mon intention était de dresser la liste des points se prêtant à discussion pour qu'ensuite les partis de l'opposition nous indiquent leur position s'ils en ont une. Jusqu'à présent nous n'avons reçu aucune proposition d'amendements de l'opposition il ne nous est donc pas possible d'y réagir.

[Texte]

I think we feel that it is important to delete the part of paragraph 4(1)(c) that would give independent action on service contracts but otherwise to leave it intact.

There is some discussion that in paragraph 4(3)(a) the 10 days should go up to 30 days. The Minister is certainly open to your decision on that but I think it is correct that our administrative preference would be to stay at 10 days, which puts it exactly on where the Americans are.

The whole purpose of the amendments that the Minister is agreeable to would be to move it closer to the U.S. situation, so we would then be dealing with a North American situation that is much more equitable.

It is the same with clause 9. There was some evidence that the notice of rate increases should go to 90 days at least. The Minister, again, feels that 30 days would probably be preferable, as set forth in the act.

Right at the moment, I suppose there is by practise two days' notice, but I do not think there is anything mandatory one way or the other. Thirty days is sort of what they do in the U.S. It is not effective until they have given 30 days' notice and the feeling is that we should move to stick with 30 days in the bill, but we are anxious to hear what you, as committee members, feel.

Then there is the question of whether we should stick with the sunset clause or whether we should move it back to a statutory review, similar to Bill C-18. Indeed, Bill C-18 has a clause with a review that would include this bill.

So there are some strong arguments in favour of moving to the Bill C-18 situation—a statutory review—at the same time as the Americans have finished their review of their SCEA-type legislation. There are other arguments in favour of just pulling it right out and having it stay as the law of the land. I think the Minister would prefer that we move closer to the Bill C-18 situation, but I am anxious to hear what you, as members, have to say.

Mr. Chairman, I think that is all I need to say at this moment. We have a couple of other technical amendments but I think we can deal with them when we hit those clauses.

The Chairman: Considering the fact that I have to leave in 10 minutes and the same thing for Mr. Redway, what is your intent until 10 a.m.? Is it to have an open discussion and adjourn for 10 minutes after that or...?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, if I might say something; I have been listening patiently and carefully because I think it is useful to know where the government stands and so on. I had, however, asked to

[Traduction]

Nous estimons important de supprimer la partie de l'alinéa 4(1)c) qui autorise les mesures indépendantes dérogeant aux conditions de contrats d'exclusivité limitée mais de ne pas toucher au reste.

Il a été proposé par certains que le préavis de 10 jours figurant à l'alinéa 4(3)a) soit prolongé à 30 jours. Le ministre est certes prêt à entendre vos arguments mais je dois dire que sur le plan administratif nous préférons que ce préavis reste de 10 jours puisque c'est celui prévu par la loi américaine.

Le ministre serait disposé à accepter tout amendement d'harmonisation avec la loi américaine tendant à créer un climat d'équité sur le continent nord-américain.

Il en va de même pour l'article 9. Certains témoins ont préconisé l'extension du préavis d'augmentation de taux de frais à au moins 90 jours. Encore une fois, le ministre estime que le préavis de 30 jours figurant actuellement dans la loi serait probablement préférable.

A l'heure actuelle, je suppose que dans la pratique le préavis est de deux jours, mais je ne pense pas qu'il y ait rien d'obligatoire ni dans un sens ni dans l'autre. Ce principe du préavis de 30 jours est celui qui est appliqué aux États-Unis. Les augmentations ne prennent effet qu'après un préavis de 30 jours et nous estimons qu'il serait préférable que dans notre projet de loi ce préavis soit le même, mais nous sommes tout à fait disposés à écouter vos arguments.

Ensuite il y a la question de la durée d'application de cette loi. Devrions-nous maintenir cet article de caducité ou devrions-nous prévoir une révision statutaire tout comme dans le projet de loi C-18? Le projet de loi C-18 comporte d'ailleurs un article de révision qui s'appliquerait à ce projet de loi.

Les arguments en faveur d'une révision statutaire, de type C-18, coïncident, dans le temps, avec celle des Américains ne manque pas de force. D'autres préconisent inclusion pure et simple dans nos statuts. Le ministre préférerait un article de révision statutaire tout comme dans le cas du projet de loi C-18 mais il reste que je suis tout à fait disposé à entendre votre point de vue.

Monsieur le président, je crois que j'ai dit tout ce que j'avais à dire pour le moment. Il reste encore un ou deux autres amendements de caractère technique mais nous pourrions nous en occuper quand ces articles seront mis en délibération.

Le président: Etant donné que je dois m'absenter dans dix minutes ainsi que M. Redway, que souhaitez-vous faire jusqu'à 10 heures? Souhaitez-vous que nous ouvrons la discussion puis que nous levions la séance pendant dix minutes...?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, permettez-moi de dire un mot. J'ai écouté patiemment et attentivement ce qui vient d'être dit car, à mon avis, il est utile de connaître la position du

[Text]

have the opportunity to hear from Mr. Shepherd, who has been working in this area with the Canadian Transport Commission.

• 0950

I am pleased to see him here today with members of the department at the table. I would like to have an opportunity to explore the existing situation and the operations of the Shipping Conferences Exemption Act of 1979 for a little while before getting into a further consideration of proposals for the bill itself.

I think we had an arrangement or understanding on Tuesday that we would look carefully at the amendments we might want to consider at 3.30 p.m.; I believe Mr. Ouellet suggested this. It certainly is quite agreeable to me, given the way in which the morning is likely to develop, assuming that we have some time to consider the present situation.

On the same sort of basis the session has started this morning, I dare say we might recess for a few moments or whatever. Then when you are back, I would like to have the opportunity to explore the operations of the present system, including consideration of the act of 1979, which took place a few years ago. It suggests certain directions of action, too, which I think could be usefully considered before we wrap up our work on Bill C-21.

M. Ouellet: Je voudrais avoir une précision, monsieur le président. Quittez-vous pour quelques minutes ou pour une demi-heure ou...

Le président: Pour quelques minutes seulement.

M. Ouellet: D'accord, je ne vois pas d'objection à ce qu'on ajourne jusqu'à 10h15.

Mr. Belsher: Do we have to adjourn?

The Chairman: No. You can have a replacement if you want.

Mr. Redway: We are not in clause-by-clause discussion, Mr. Chairman, if we are examining a witness.

The Chairman: If Mr. Belsher will take my seat, I would appreciate it. Does everybody agree to having Mr. Belsher?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Sure, it is quite effective, I think.

Mr. Forrestall: Then, Mr. Chairman, you could take 12 minutes, if you wanted.

The Chairman: You could question the Parliamentary Secretary on the amendments.

Mr. Ouellet: Am I to understand that these amendments are the total group of amendments proposed by the government?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Ouellet: Before we adjourn, I would like to have a short explanation on every one. I appreciate that some are

[Translation]

gouvernement. Cependant, j'avais demandé la possibilité d'entendre M. Shepherd qui a la responsabilité de ce domaine à la Commission canadienne des transports.

Je suis heureux de constater sa présence parmi les représentants du ministère. J'aimerais pouvoir discuter avec lui de la situation actuelle et de l'administration de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes avant de passer à l'étude des propositions contenues dans le projet de loi lui-même.

Je crois que nous avons convenu mardi de n'aborder la discussion sur les amendements qu'à partir de 15h30; je crois que c'est M. Ouellet qui l'avait suggéré. Cela me convient tout à fait car compte tenu du déroulement probable des événements ce matin il nous faudra certainement nous laisser un certain temps de réflexion.

Etant donné ces événements, je proposerais que nous levions la séance pendant quelques minutes. Puis à votre retour, j'aimerais pouvoir discuter de la situation actuelle, de l'administration de la Loi de 1979 depuis son entrée en vigueur. Cette discussion devrait nous apprendre certaines choses qu'il nous serait utile de savoir avant de mettre fin à nos travaux sur le projet de loi C-21.

Mr. Ouellet: I would like a clarification, Mr. Chairman. Will you be away for a few minutes or for half an hour or...

The Chairman: Only for a few minutes.

Mr. Ouellet: In that case, I have no objection that we adjourn until 10.15 a.m.

M. Belsher: Faut-il vraiment que nous levions la séance?

Le président: Non. Je peux me faire remplacer, si vous voulez.

M. Redway: Nous n'en sommes pas encore à l'étude article par article, monsieur le président, si nous entendons un témoin.

Le président: Si M. Belsher veut bien me remplacer, je lui en serais reconnaissant. Etes-vous d'accord pour que M. Belsher me remplace?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est, me semble-t-il, une bonne solution.

M. Forrestall: Dans ce cas, monsieur le président, vous pouvez vous absenter pendant 12 minutes, si vous voulez.

Le président: Vous pouvez poser des questions sur les amendements au secrétaire parlementaire.

M. Ouellet: Dois-je comprendre que ces amendements représentent la somme de tous les amendements proposés par le gouvernement?

M. Thacker: Oui.

M. Ouellet: Avant que nous ne levions la séance, j'aimerais une petite explication pour chacun d'entre eux.

[Texte]

technical, but I would like to have the rationale for their presentation at this time as opposed to when the bill was originally presented.

Mr. Thacker: Traditionally, we would do so as we went through the bill clause by clause, I think, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: Then I would like certainly to have a few hours to recess and to think of our own amendments, and come back at 3.30 p.m.

Mr. Thacker: I think it would also be fair for the government members to ask the opposition to indicate in what areas they are proposing amendments.

¹ **Mr. Ouellet:** Sure, sure.

Mr. Thacker: We have a process we have to follow as well.

Mr. Ouellet: Yes.

Mr. Redway: Maybe, Mr. Chairman, once the opposition sees the government's amendments, they will like them so well that we can all agree and go home by 3.45 p.m. Maybe.

Mr. Thacker: I thought we had agreed, Mr. Chairman, that we would this morning carry on with the amendments that were more technical. If there were any clause on which members wanted to take more time, then we could stand the clause for the opposition to consider, the idea being that before 3.30 p.m. we would get as much done as we possibly could.

There may be only two or three clauses that we would stand for further consideration by all three parties. Perhaps we could take Mr. Epp's questioning just now and go into the clause by clause on the technical ones after.

Mr. Ouellet: You gave us the wording of the proposed amendments, but there is no explanation with it. You certainly have the explanation with it.

• 0955

Mr. Forrestall: For 20 years we did not even get that much, and you know it.

Mr. Thacker: Well, we do not have a detailed—

Mr. Forrestall: I am just telling you the way it has been around here for a long time.

The Chairman: Mr. Redway.

Mr. Redway: Mr. Chairman, although I understand what Mr. Ouellet is saying, it seems to me that, without doing it in great detail, the Parliamentary Secretary in his opening comments did in fact set the stage for the explanation of each of these amendments by saying they are aimed at bringing the bill into line with the American Shipping Act legislation and therefore pulling back from the original draft, but not going back to the Shipping

[Traduction]

Je comprends que certains sont de caractère technique, mais j'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi vous les présentez maintenant plutôt qu'au moment où le projet de loi a été déposé.

M. Thacker: La tradition veut, je pense, monsieur le président, que nous donnions ces explications au fur et à mesure que les articles sont mis en délibération.

M. Ouellet: Dans ce cas, j'aimerais que nous ajournions pendant quelques heures pour réfléchir à nos propres amendements et revenir à 15h30.

M. Thacker: Je crois qu'il serait tout aussi raisonnable que les membres du gouvernement demandent à l'opposition de leur indiquer sur quels points porteront ces amendements.

M. Ouellet: Bien sûr.

M. Thacker: Il y a une certaine procédure à respecter.

M. Ouellet: Oui.

M. Redway: Il est possible, monsieur le président, que l'opposition ayant vu les amendements du gouvernement, ils lui plairont tellement que nous serons tous d'accord et que nous pourrions rentrer chez nous à 15h45. C'est possible.

M. Thacker: J'avais cru que nous nous étions mis d'accord, monsieur le président, pour faire adopter dès ce matin les amendements de caractère plus technique. Tout article demandant un temps de réflexion plus long devait être réservé pour que l'opposition puisse les étudier mais l'objectif était de faire le maximum avant 15h30.

Il n'y a peut-être que deux ou trois articles qui méritent d'être réservés pour qu'ils soient étudiés plus à fond par les trois partis. Nous pourrions laisser M. Epp poser ses questions maintenant puis passer à l'étude des amendements techniques article par article.

M. Ouellet: Vous nous avez donné le texte de ces propositions d'amendement mais il n'est pas accompagné d'explications. Vous devez avoir ces explications.

M. Forrestall: Pendant 20 ans, nous n'avons même pas eu cela, et vous le savez.

M. Thacker: Nous n'avons pas d'explication détaillée. . .

M. Forrestall: Je tiens simplement à vous rappeler comment les choses se sont passées ici pendant longtemps.

Le président: Monsieur Redway.

M. Redway: Monsieur le président, bien que je comprenne ce que dit M. Ouellet, il me semble que sans entrer dans les détails, le secrétaire parlementaire, dans ses remarques d'ouverture, a planté le décor pour chacun de ces amendements en nous expliquant qu'ils avaient pour objet d'aligner le projet de loi sur la Loi maritime américaine et par conséquent de retirer de la version originale tout ce qui l'en éloignait mais sans pour autant

[Text]

Conferences Exemption Act we have in place now. In fact, the amendments do put it in that light.

Mr. Ouellet: Let us proceed. Do we agree?

The Chairman: Okay, proceed. Mr. Epp.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Shepherd, it is nice to have you here. You are the chief of the International Shipping Division at Canadian Transport Commission. Could you tell us what responsibilities that involves generally and specifically on the Shipping Conferences Exemption Act?

Mr. W.H. Shepherd (Chief, International Shipping Division, Merchant Shipping Branch, Canadian Transport Commission): That is correct, Mr. Chairman. We are responsible for the administration of the act pursuant to provision three of the current legislation. That means if a conference decides it wishes to seek exemption, then it falls within the administration of the International Shipping Division to make sure they comply with all their obligations as listed in the act.

One point to make here is that it is purely an exemption act and there is nothing to force a conference to take that exemption protection. A conference could refuse to file its basic agreement and tariffs and take its chance with the Competition Act.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Have any conferences done that?

Mr. Shepherd: Not to my knowledge.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): They have in fact used the act quite generously.

Mr. Shepherd: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How long have you been involved with the administration of the act?

Mr. Shepherd: Fourteen years. I joined the division in 1973, and in 1977 I became chief of the division.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What sorts of involvements with shippers in Canada and with the carriers who have joined in conferences do you actually have in administering the act?

Mr. Shepherd: We maintain regular liaison with conferences to find out what they are doing at the time. We also have infrequent liaison with the Canadian Shipper's Council; occasionally they have complaints of various sorts against the conferences.

The Minister of State for Transport in 1979, with the new provision in the act requiring the GATT-bound companies to meet with the designated shipping body, designated the Canadian Shipper's Council as that body

[Translation]

revenir mot pour mot à la Loi actuelle de dérogation sur les conférences maritimes. Ces amendements sont proposés dans cette perspective.

M. Ouellet: Allons-y. Nous sommes d'accord?

Le président: D'accord, allons-y. Monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur Shepherd, je suis heureux de vous voir. Vous êtes le chef de la division du transport international de la Commission canadienne des transports. Pourriez-vous nous dire quelles sont vos responsabilités d'une manière générale et d'une manière particulière s'agissant de la Loi de dérogation sur les conférences maritimes?

M. W.H. Shepherd (chef, Division du transport international, Direction de la marine marchande, Commission canadienne des transports): C'est exact, monsieur le président. Nous sommes responsables de l'administration de la Loi conformément à son article 3 actuel. Cela signifie que si une conférence fait une demande de dérogation, les administrateurs de la Division du transport international ont la responsabilité de s'assurer qu'elle respecte toutes les conditions imposées par la Loi.

Il ne faut pas oublier qu'il s'agit purement d'une loi de dérogation et que rien n'oblige une conférence à bénéficier de la protection de la dérogation. Une conférence peut refuser de déposer l'accord qui lie ses membres et ses tarifs et couvrir sa chance avec la Loi sur la concurrence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Y a-t-il des exemples?

M. Shepherd: Pas à ma connaissance.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Elles ont pratiquement toutes demandé à bénéficier de la protection de cette dérogation.

M. Shepherd: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Depuis combien de temps avez-vous la responsabilité de l'administration de cette loi?

M. Shepherd: Depuis 14 ans. Je suis entré dans la Division en 1973 et en 1977 j'en suis devenu le chef.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans le cadre de l'administration de cette loi, quels rapports entretenez-vous réellement avec les expéditeurs canadiens et avec les transporteurs membres de conférences?

M. Shepherd: Pour être toujours informés de leurs activités et de leurs initiatives, nous entretenons une liaison régulière avec les conférences. Nous entretenons également sur une base irrégulière une liaison avec le Conseil canadien des expéditeurs; à l'occasion, il nous fait part de plaintes diverses contre les conférences.

Le ministre d'Etat au Transport en 1979, conformément à la nouvelle disposition de la Loi prescrivant une réunion des compagnies assujetties aux accords du GATT avec un organisme d'expéditeurs

[Texte]

and asked that they report to him through the Canadian Transport Commission. We therefore developed the liaison for that purpose and that was an additional reason we met frequently with the Canadian Shipper's Council.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Did the reporting by the Canadian Shipper's Council represent much of substance?

Mr. Shepherd: There were regular complaints about conference practices, nothing official, but during the times of high oil prices there was continual disquiet with the bunker surcharges being assessed at the time and with the fact that the conferences would not offer justification for the level of bunker surcharges, for various reasons.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have not had any involvement through your office or in your office with meetings between the conferences and the Canadian Shipper's Council, have you?

Mr. Shepherd: We have, actually, on three occasions when the Canadian Shipper's Council asked for the commission to use its good offices to intervene in dispute with various conferences. I undertook a conciliatory role in those three cases.

• 1000

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What did you feel your success was as a conciliator?

Mr. Shepherd: The success varied. I considered the East Canada-Australia-New Zealand Conference case to be successful because the conference agreed to provide hard figures and bunker surcharge costs to the Canadian Shippers' Council for assessment, and that was accepted. On other occasions, I was not quite so successful.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Would a legislative basis for your intervention have been useful or not?

Mr. Shepherd: It could have been useful. Of course, both parties have to agree to our acting in that respect. It would have a much greater impact if it was legislated that conciliation would take place on the request of one of the parties.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You were quite involved with the review that produced the report to the Minister of Transport in 1982 on the 1979 act.

Mr. Shepherd: That is correct.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): One can spend a lot of time on the evidence, and there are two or three items I will pull out, but as a lot of it matches what we have heard over the last two and a half weeks, I will focus primarily on the conclusions. I notice that the committee concluded that conferences continue to provide a reasonable degree of service and rate stability, which is of benefit to Canadian overseas trade. I wonder if I could have your expansion on that, based on your 14 years of

[Traduction]

désignés, a désigné le Conseil canadien des expéditeurs et lui a demandé de lui rendre compte par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports. Nous avons donc établi cette liaison à cette fin et c'est pour cette raison supplémentaire que nous avons commencé à rencontrer sur une base plus régulière les représentants du Conseil canadien des expéditeurs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les rapports du Conseil canadien des expéditeurs étaient-ils substantiels?

M. Shepherd: Ils contenaient régulièrement des plaintes contre les pratiques des conférences, rien d'officiel, mais à l'époque où le prix du pétrole a fortement augmenté la surtaxe imposée par les conférences sans autres formes d'explication a fait pas mal de remous.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il ne vous est jamais arrivé de participer officiellement aux réunions entre les conférences et le Conseil canadien des expéditeurs, n'est-ce pas?

M. Shepherd: Si, c'est arrivé trois fois lorsque le Conseil canadien des expéditeurs a demandé à la Commission d'offrir ses bons offices de médiateur dans des conflits les opposant à diverses conférences. J'ai dans ces trois cas joué le rôle de conciliateur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avec quel succès?

M. Shepherd: Des succès variés. Je considère que dans le cas de la *East Canada-Australia-New Zealand Conference* c'était un succès puisque la conférence a accepté de fournir au Conseil canadien des expéditeurs des chiffres précis et les frais supplémentaires de mazoutage pour qu'il puisse les évaluer. Dans d'autres cas, je n'ai pas connu le même succès.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous aurait-il été utile d'avoir une autorité législative pour intervenir?

M. Shepherd: Cela aurait pu être utile. Bien entendu, il faut que les deux parties acceptent notre intervention. Nous pourrions avoir beaucoup plus de poids si la conciliation à la demande d'une des parties était prévue par la loi.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez participé de très près à l'examen qui a abouti au rapport de 1982 présenté au ministre des Transports sur la loi de 1979.

M. Shepherd: C'est exact.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On pourrait s'arrêter longuement sur les témoignages, et j'en extrairais deux ou trois points, mais comme pour l'essentiel cela correspond à ce que nous avons entendu au cours de ces deux semaines et demie, je porterai mon attention principalement sur les conclusions. Je note que le Comité a conclu que les conférences continuent d'apporter une certaine stabilité du point de vue du service des tarifs, ce qui est bon pour le commerce extérieur canadien.

[Text]

experience with shipping conferences and conference exemption acts, including previous versions as well as the 1979 one. How do you see conferences in Canadian shipping?

Mr. Shepherd: I agree with the statement we made in those conclusions; they do help to provide that rate and service stability. Independent lines can operate any time they wish in competition with them, but their rate structure is based on the level the conference structures have adopted. If you did not have conferences and got into a dog-eat-dog competition, you would end up with very few lines left in the trade and the shippers would not know what they were going to pay from one week to the next.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): You have seen the conferences through the ups and downs of business on the oceans and you think they have their place in every phase of the business cycle.

Mr. Shepherd: I think they have their place in the business cycle in the international shipping world. As we have heard before, they have been in operation worldwide for nearly 120 years now. They have been recognized by the United Nations and the UNCTAD organization, which have adopted a code of conduct for line of conferences throughout the world, so I believe they are an integral part of international trade.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The Director of Investigations in the Competition Act or its predecessor legislation is inevitably sensitive to the existence of these organizations in which ostensible competitors join together to make various arrangements. Do you have an opinion on whether the conferences have used that power to gouge their customers, to charge excessively for the shipping services they are providing, during your years of involvement?

Mr. Shepherd: I have no evidence of that. I am sure that if there had been occasion for it, we would have had complaints under section 4 of the act, which refers to public interest matters. My feeling is that conferences are groups of shipping lines that have business concerns like everybody else, and they try to maximize the profits as much as anybody else. However, their ability to do this is limited in a number of ways.

• 1005

I think the first and most important factor is that they cannot increase their prices to a point where their customers cannot afford to ship, or else they will have nothing to ship. Secondly, there is the independent competition that exists already and the threat of increased independent competition if they wish to increase their prices beyond a certain point.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There appears to be a good deal of movement in and out of conferences. The existence of the independence you have just noted is integral to that situation. Could you confirm that the

[Translation]

Pourriez-vous élaborer là-dessus, compte tenu de vos 14 années d'expérience avec les conférences maritimes et les lois dérogatoires, non seulement celles de 1979, mais également les versions précédentes. Quel est, selon vous, le rôle des conférences dans la marine marchande au Canada?

M. Shepherd: Je maintiens ce que nous avons dit dans ces conclusions; les conférences contribuent à stabiliser les tarifs et le service. Les lignes indépendantes sont libres d'entrer en concurrence avec les conférences, mais leurs tarifs sont calculés en fonction de ceux des conférences. Sans les conférences, et avec une concurrence impitoyable, il ne resterait que très peu de transporteurs et les expéditeurs ne pourraient jamais savoir d'une semaine à l'autre quels seront les tarifs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Vous avez vu les conférences maritimes à travers les bonnes et les mauvaises périodes, et vous estimez qu'elles ont leur place dans toutes les phases du cycle commercial.

M. Shepherd: J'estime qu'elles ont leur place dans le cycle commercial de l'expédition au niveau international. Comme on l'a déjà dit, elles existent depuis près de 120 ans maintenant. Elles ont été reconnues par les Nations unies et la CNUCED, qui ont adopté un code d'éthique pour les conférences maritimes à travers le monde; je considère donc qu'elles font partie intégrante du commerce international.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le directeur d'enquête de la Loi sur la concurrence, ou de la loi qui a précédé celle-ci, s'inquiète inévitablement de l'existence de ces organismes qui permettent à des concurrents de s'unir et de s'entendre. D'après votre expérience, pensez-vous que les conférences se sont servies de leur pouvoir pour exiger de leurs clients des prix excessifs pour leurs services?

M. Shepherd: Je n'en ai vu aucune preuve. Je suis sûr que si cela s'était produit nous aurions reçu des plaintes en vertu de l'article 4 de la loi qui défend l'intérêt public. J'estime que les conférences sont un regroupement de lignes de transporteurs qui ont les mêmes intérêts commerciaux que n'importe qui et qui essaient, comme tout le monde, de réaliser les plus gros bénéfices possibles. Mais ils sont, dans cela, limités de plusieurs façons.

La restriction la plus importante à mon avis c'est qu'ils ne peuvent pas augmenter leurs prix à tel point que leurs clients ne puissent plus se permettre d'expédier quoi que ce soit. Deuxièmement, il y a déjà la concurrence de lignes indépendantes et il risquerait d'y en avoir davantage si les tarifs des conférences dépassaient un certain point.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les transporteurs semblent entrer et sortir très librement des conférences. L'existence des indépendants que vous avez mentionnés en découle naturellement. Pouvez-vous nous confirmer que

[Texte]

conferences have the lack of power as regards sanctions that representatives appearing before us gave us to understand was the situation? Could you confirm that the independents have been effective as competitors in good times for carriers, as well as in the current period of over-tonnage?

Mr. Shepherd: We have to realize that conferences are different in a good many ways, depending on the areas they serve and depending on the amount of trade that moves over a particular route. If you take a basic, standard, well-travelled route, you will have independents at all times whether there are good or bad conditions. You will have stability in the conferences with the same members remaining there. If you have a trade route where the trade fluctuates or the economy fluctuates on that route, you will have defections from the conferences. You will have people coming in and leaving the independent service, and stuff like that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Has anything happened in the last five years to change your view of the third conclusion suggested in the report that the statute should be extended in a style generally similar to the current legislation for a period of five years?

Mr. Shepherd: Mr. Chairman, I am being asked to comment on policy matters. At the moment I do not think I can do that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It is a fine line here, but the question is whether, given the conclusions drawn in 1982, there are any facets of the situation in 1987 that would lead you to call for a different conclusion in this kind of a review.

Mr. Shepherd: The only thing I can say there, Mr. Chairman, is that since the U.S. Shipping Act has occurred in that space of time, we are somewhat committed to some kind of comity with the U.S. legislation because of the number of joint conferences that occur. The U.S. Shipping Act could have changed the situation somewhat in that respect.

Of the 37 conference lines that serve Canada, 34 of them also serve U.S. ports. Out of the 37 lines there are only three lines that serve Canada on a dedicated basis. Those are the ones serving Montreal who enjoy about 60% of their traffic from the U.S. mid-west.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I am endeavouring to observe the principles here very carefully. These are the sorts of factors that call for—Mr. Thacker was pointing to the need for our legislation to be in conformity with U.S. legislation. Would you indicate the particular changes required in the 1979 act to ensure that the Canadian system remains in conformity with the U.S. law?

Mr. Shepherd: I believe the new provisions we have entered into here, such as the managerial right of independent action in the service contract, basically mean attaining conformity with the U.S. act. The basic difference is of course that the U.S. act is a piece of positive legislation that controls all lines of shipping. It

[Traduction]

les conférences sont impuissantes à imposer des sanctions à leurs membres, comme l'ont suggéré les témoins que nous avons entendus? Pouvez-vous confirmer que les indépendants ont été des concurrents sérieux pour les transporteurs dans les périodes de faste, comme dans la période actuelle de surtonnage?

Mr. Shepherd: Il faut bien comprendre que les conférences diffèrent énormément entre elles, selon les régions qu'elles desservent et le volume de marchandise que l'on expédie sur un parcours donné. Si vous prenez une ligne normale, où le trafic est relativement intense, il s'y trouvera toujours des indépendants, quelles que soient les conditions il y aura très peu de mouvement parmi les membres des conférences. Sur un parcours où le volume fluctue, dans une région où l'économie fluctue, les transporteurs quitteront les conférences. Les indépendants vont et viennent.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Au cours des cinq dernières années, quelque chose vous a-t-il fait changer d'avis sur la troisième conclusion du rapport, qui recommandait que l'on prolonge pendant cinq ans la loi actuelle, à peu près sans modification?

M. Shepherd: Monsieur le président, on me demande un avis politique. Je ne pense pas pouvoir le donner.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La démarcation est nébuleuse, mais je voudrais savoir s'il y a en 1987 des éléments nouveaux qui vous amèneraient à tirer des conclusions différentes de celles auxquelles vous étiez arrivé en 1982.

M. Shepherd: Tout ce que je peux dire, monsieur le président, c'est que comme dans l'intervalle les États-Unis ont adopté une nouvelle loi, nous devons en tenir compte dans une certaine mesure, en raison des nombreuses conférences mixtes que nous avons. La loi américaine représente donc un élément nouveau.

Sur les 37 lignes appartenant à des conférences qui desservent le Canada, 34 desservent également des ports américains. Sur ces 37 lignes, trois seulement ne desservent que le Canada. Ce sont celles qui desservent Montréal et qui prennent environ 60 p. 100 de leur chargement dans le mid-ouest américain.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je m'efforce de respecter les principes. Ce sont de tels facteurs qui entraînent... M. Thacker faisait remarquer que notre loi doit se conformer à la loi américaine. Pourriez-vous nous dire en quoi il faudrait modifier la loi de 1979 pour qu'elle soit conforme à la loi américaine?

M. Shepherd: Je pense que les dispositions prévues ici, notamment le droit d'offrir des mesures distinctes pour les contrats d'exclusivité limitée permettent essentiellement de rester en conformité avec la loi américaine. La différence essentielle réside bien entendu en ce que la loi américaine est une loi positive qui régit toutes les lignes

[Text]

covers independent lines, ports, harbours and freight forwarders. It is positive legislation. All independent lines have to file a tariff with the FMC. In our case, all we are looking at is an exemption process for a conference to be able to exist in our environment under our competition legislation.

• 1010

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): In that regard, the U.S. legislation calls for filing all these matters, including the key terms of the service contract.

Mr. Shepherd: Yes, they have to file the essential terms of the service contract for public inspection under the U.S. act.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do you think it would be useful in the Canadian situation for us to have knowledge of what the independents are doing as well, to have legislation as positive as the U.S. legislation?

Mr. Shepherd: If I said "yes", I would be furthering the continual call for conferences. Conferences have been wanting the independent lines to come under regulation for many years because they say their tariffs are open and available to everybody. An independent operator can see the tariff and make his deal based on the information he gets from the tariff.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): About the discussion on common carriers—I believe it was on Tuesday—that view of things would call for such a situation, that the rates all be published and be generally known. They would be more generally known than they are now because the fact that they are filed in one place does not make them available to shippers everywhere. It was clearly one of the grievances felt on the lower St. Lawrence.

Mr. Shepherd: Yes. There are two sides to the question. I think if you leave the situation as it is, where independents can quote their own rates without publicizing them, it is an extra control on conference power. If you force the independents to file their rates, you are in a situation where the conference can use the independent rates of the base. Under the current legislation, we are placing obligations on the shipping conferences in return for the exemption they receive from the Competition Act. Under this type of legislation, I do not think it would be right to try to control the independents. All we are looking at is the exemption status of the conference line.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Of course it involves the question of the independents themselves and their effectiveness and what appears to be a vital factor for Canadian shippers in the market, the existence of independents to whom they can turn for some escape. Whether that should be imposed on the conferences themselves, who have mandatory independent action. . . I do not want to get into that kind of question or your response to it. I just note it follows integrally.

[Translation]

de transport. Elle s'applique aux indépendants, aux ports, et aux transitaires. C'est une loi positive. Toutes les lignes indépendantes doivent déposer leurs barèmes auprès de la FMC. Au Canada, nous ne prévoyons qu'une procédure de dérogation pour les conférences maritimes, pour permettre l'existence, malgré notre Loi sur la concurrence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): A ce propos, la loi américaine exige le dépôt de tous les documents, y compris des conditions essentielles du contrat d'exclusivité limitée.

M. Shepherd: Oui, la loi américaine prévoit la publication des principales conditions des contrats d'exclusivité limitée.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pensez-vous que ce serait une bonne chose, au Canada, que nous puissions savoir ce que font les indépendants, que nous ayons une loi aussi positive que la loi américaine?

M. Shepherd: Dire oui serait se ranger du côté des conférences. Celles-ci demandent depuis des années que les règlements s'appliquent aux indépendants, car elles font valoir que leurs tarifs sont publics. Un indépendant peut en prendre connaissance et offrir ses services en fonction.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): A propos des transporteurs publics—dont on a parlé mardi je crois—on a dit la même chose, que les tarifs devraient être publiés et disponibles à tous. Actuellement, comme ils sont déposés en un seul endroit, ils ne sont pas aisément accessibles à tous les expéditeurs, où qu'ils soient. C'était de toute évidence une des plaintes des gens du bas du fleuve.

M. Shepherd: Oui, il y a deux perspectives sur cette question. Le système actuel qui permet aux indépendants de fixer leurs propres prix sans les publier équivaut à un contrôle supplémentaire sur les conférences. On obligeant les indépendants à déposer leurs barèmes, on permet aux conférences de se servir des taux de base des indépendants. La loi actuelle impose certaines conditions aux conférences maritimes et en échange elles sont exclues de l'application de la Loi sur la concurrence. Dans ce cadre législatif, je ne pense pas qu'il soit bon de chercher à régir les indépendants. Il ne s'agit ici que d'une dérogation en faveur des conférences.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela entraîne bien entendu la question de l'existence même des indépendants, de leur efficacité qui semble être essentielle pour les expéditeurs canadiens, qui ont ainsi une alternative. Quant à savoir s'il faut imposer cela aux conférences qui ont déjà les mesures distinctes obligatoires. Je ne veux pas entrer dans ce sujet. Je remarque simplement que c'est une conséquence logique.

[Texte]

The question of patronage contracts, or loyalty contracts in the current bill, is one area of specific conclusions drawn. I wonder if I could have your comment on the situation that has prevailed in the past on the matter of patronage. I am not clear about what shippers actually faced. In practice, have they been forced to 100% commitment to a line, or not?

Mr. Shepherd: In general, they have. It must be understood that signing a contract with a conference is a purely voluntary act. The conference does not say the shipper must sign a contract or he cannot ship with them. It is a voluntary act on behalf of the shipper. He signs that contract for which he receives a reduction not exceeding 15% from the base conference rate. Any shipper who signs that conference contract for a particular commodity would be at the same rate, whether he is shipping 2,000 containers a month or two containers a month. He gets the same rate.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Do the shipping lines serving Canada depend on the signature of a certain number of patronage contracts to carry their business, to ensure they could carry it?

• 1015

Mr. Shepherd: They claim that this is the case. I see a certain validity in their argument that they have to rely on a base of trade to be able to continue in that service, plan ahead, and invest in new equipment.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): These would be particularly for the ones dedicated to Canada. In other cases the line operates in relation to the U.S., and we get the advantage of that.

Mr. Shepherd: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We could also get the disadvantage of it, but I will not ask you to speculate on what might happen in other legislative contexts.

Mr. Shepherd: With regard to patronage contracts, there has been a decline in the number of conferences using them in recent years because of the competitive situation and the over-tonnaging on the routes. The east end of Australia and New Zealand have just announced that they are abandoning the patronage contract because the shippers have such power that they can negotiate the rates anyway.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Since their business depends primarily on shipping from "down under", would they have abandoned them down there as well, or would they have firm understandings with some of the largest exporters in Australia and New Zealand that would keep their lines going?

Mr. Shepherd: I think the Australian trade is far more definite in commodities. You have certain major lines that are shipped and they are usually controlled by the marketing boards such as the Meat Marketing Board and

[Traduction]

Des conclusions ont également été tirées sur la question des contrats d'exclusivité. Pourriez-vous me dire quelle a été la situation jusqu'ici. Je ne suis pas très sûr de ce que cela veut dire dans les faits pour les expéditeurs. Ont-ils véritablement été tenus à une exclusivité totale à l'égard d'un transporteur?

M. Shepherd: Oui, en général. Il faut bien comprendre que la signature d'un contrat d'exclusivité avec un conférence est un acte strictement volontaire. La conférence n'exige pas un tel contrat de l'expéditeur pour expédier ses marchandises. C'est un acte volontaire de la part de l'expéditeur. Il signe un contrat d'exclusivité en échange duquel il bénéficie d'un escompte de maximum 15 p. 100 par rapport au tarif de base de la conférence. Lorsqu'un expéditeur signe un tel contrat avec une conférence pour le transport d'une denrée donnée, le tarif est le même, qu'il expédie 2,000 conteneurs par mois ou deux seulement. Le tarif est le même.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les transporteurs qui desservent le Canada ont-ils besoin d'un certain nombre de contrats d'exclusivité pour rester en affaires?

M. Shepherd: C'est ce qu'ils prétendent. Je peux comprendre qu'ils ont besoin d'une base minimum pour maintenir le service, faire des projets, et des immobilisations.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela vaudrait particulièrement pour les transporteurs qui desservent uniquement le Canada. Pour les autres, tout est fonction de leur commerce aux États-Unis et nous en profitons.

M. Shepherd: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela pourrait aussi nous désavantager, mais je ne vous demanderai pas de spéculer sur ce qui pourrait arriver si la loi était différente.

M. Shepherd: En ce qui concerne les contrats d'exclusivité, il y en a eu moins ces dernières années au sein des conférences, en raison de l'accroissement de la concurrence et de la surcapacité sur les routes principales. La conférence *East and Australia and New Zealand* vient d'annoncer qu'elle renonçait aux contrats d'exclusivité, parce que les expéditeurs sont de toute manière en mesure de négocier les tarifs.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Puisque ses membres dépendent essentiellement des expéditions en provenance de l'Australie, la conférence aura-t-elle renoncé à ces contrats là-bas également, ou a-t-elle des accords fermes avec les principaux exportateurs australiens et néo-zélandais, qui lui permettraient de garder ses membres à flot?

M. Shepherd: Je crois que les exportations australiennes sont essentiellement des denrées précises. Il y a quelques grands produits d'exportation qui sont généralement vendus par des Offices de commercialisation comme ceux

[Text]

the Wool Marketing Board. Negotiations take place on behalf of their members with the lines. They are able to influence the rates in that case.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Are Canadian shippers generally the beneficiaries of that sort of arrangement? Do practically all the lines serving Canada base their business, first of all, on container traffic to North America, with the backhaul being much lower so that there is a possibility of lower pricing?

Mr. Shepherd: That is generally the case. Our industry is resource based. It is generally a lower commodity rate than the import situation is.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We do a large outbound in bulk cargo.

Mr. Shepherd: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): However, in container, in closed cargo, we do a lot less.

Mr. Shepherd: There is quite a bit of neo-bulk that is now containerized: newsprint and grain.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This is the reason for sensitivity about predatory pricing on the backhaul. Two or three different witnesses declined to say anything supportive in that area. However, those in the conferences or the carriers are aware of what they do in pricing on these backhauls, and they want to be sure they are not going to suffer under Canadian law because our shippers do frequently get the advantage.

Mr. Shepherd: My personal opinion on predatory pricing is that it would be very difficult to establish a case on it, mainly because of the extraterritoriality involved here. A number of countries including the United Kingdom have specific laws forbidding shipping lines from releasing financial information to foreign governments, and a great number of other countries have adopted that stance. It is purely a defence against the FMC powers prior to the 1984 act.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On independence and the existence of some lines owned by governments, do you have an opinion on what their effect has been on the conference system and shipping rates over the last ten years?

The Chairman: What are your intentions, Mr. Epp, to ask questions for 20 minutes or 10 minutes?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If I have another 10 minutes or so I think I could conclude the matter. I hope others are finding it as useful as I am.

Mr. Ouellet: I find it very interesting.

The Chairman: Go ahead. Ten minutes.

[Translation]

de la viande ou de la laine et qui négocient les tarifs pour leurs membres. Ils sont ainsi en mesure d'influencer les prix.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les expéditeurs canadiens, de façon générale, profitent-ils de cette situation? Pratiquement toutes les lignes qui desservent le Canada n'opèrent-elles pas essentiellement en fonction du trafic de conteneurs vers l'Amérique du nord, ce qui permet d'obtenir des tarifs beaucoup moins élevés pour les chargements de retour?

M. Shepherd: C'est généralement ce qui se passe. Nous exportons principalement des matières premières, généralement un taux de frais moins élevé que pour les importations.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous exportons surtout des marchandises en vrac.

M. Shepherd: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Et beaucoup moins en conteneurs.

M. Shepherd: Il y a pas mal de vrac que l'on met maintenant en conteneurs: le papier journal et les céréales.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est la raison pour laquelle on craint tant la concurrence déloyale sur les chargements de retour. Deux ou trois témoins n'ont rien voulu dire de positif sur la question. Cependant, les membres des conférences et les transporteurs savent très bien comment ils fixent les prix sur ces chargements de retour, et ils veulent être certains qu'ils ne seront pas victimes de la loi canadienne, car nos expéditeurs sont souvent avantagés.

M. Shepherd: Personnellement, j'estime qu'il serait très difficile de prouver un cas de concurrence déloyale, essentiellement en raison de l'extraterritorialité qui intervient. Dans certains pays, notamment au Royaume-Uni, la loi interdit aux transporteurs de fournir des renseignements financiers à des gouvernements étrangers, et c'est le cas également dans de nombreux autres pays. C'était simplement une mesure de protection contre les pouvoirs de la FMC avant l'adoption de la loi de 1984.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous une idée de l'effet qu'ont eu les transporteurs indépendants et certaines sociétés d'État sur le système des conférences et les tarifs de frais au cours des dix dernières années?

Le président: Monsieur Epp, avez-vous l'intention de poser des questions pendant encore 20 minutes ou 10 minutes?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je crois que je devrais pouvoir terminer en une dizaine de minutes. J'espère que les autres profitent autant que moi de cet échange.

M. Ouellet: Je le trouve fort intéressant.

Le président: Allez-y. Dix minutes.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What is your experience of the impact of government-owned lines?

Mr. Shepherd: Mr. Chairman, I think the government-owned lines have had a definite effect on the pricing structure on conference routes, particularly the major trade routes. In the main they operate as independents outside the conference system. Although until a few years ago for a short period we had the Polish Ocean Lines and the Russian line and the Arctic Steamship Company operating a joint service, which qualified as a conference and received exemptions under that, they have now separate operations and act as independents in the trade.

For various reasons, the state-controlled lines are far more financially stable than the free trade lines.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Relatively speaking they have infinite resources.

Mr. Shepherd: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How do they then use that? Of course, you do not have filing so you only have a sense of what is happening. Do they represent a competitive force, or do they seem to shelter right up there under the conference's price arrangements and take the same gain for themselves? I assume they cannot charge more.

Mr. Shepherd: They would not get very far if they charged more. They usually charge less and, from my experience, a lot of them do not operate on a base tariff; they spot quote on various commodities or various shipments.

I was sent a copy of a circular that was sent out by Morflot, which is the Russian marine representative in Canada, to all shippers. It said that if they shipped by the Russian vessels to northern Europe, 80% of the cost of the carriage would be allocated to a division of the Russian government that purchases goods and would be used for purchasing goods from Canada. This is therefore one of the practices that goes on by state-owned fleets.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That is a sentimental appeal recognizing the fact they have some foreign exchange, which they might as well use in the Canadian market, I guess.

Mr. Shepherd: If you take in the cost allocated to transportation, that commodity was 20% of a depressed rate anyway and. . .

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. Amongst the most interesting of the recommendations or conclusions, proposals for change that the committee proposed in 1982, was the strengthening of the negotiations between the shippers and the carriers. I notice on page 72 of the report that there is in fact a suggestion for amendment to section 15 of the act. That would be related to the kind of

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quel est l'impact des compagnies d'État?

M. Shepherd: Monsieur le président, je crois que les compagnies d'État ont eu un impact certain sur la structure des prix sur les lignes des conférences, surtout sur les principales lignes de commerce. D'une manière générale elles fonctionnent comme des indépendants à l'extérieur du système de conférence. Il y a quelques années, cependant, pour une brève période les *Polish Ocean Lines*, la *Russian line* et l'*Arctic Steamship Company* se sont associées, ce qui les a qualifiés comme conférence et leur a permis de bénéficier des dérogations, mais cela n'a pas duré et elles opèrent de nouveau comme indépendant.

Pour diverses raisons, les compagnies d'État sont plus stables financièrement que les compagnies privées.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Relativement parlant, leurs ressources sont infinies.

M. Shepherd: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): A quoi leur sert leur indépendance? Bien entendu, vous ne pouvez en avoir qu'une idée puisqu'il n'y a pas dépôt de documents. Sont-elles vraiment des concurrents ou se contentent-elles de s'aligner sur les prix des conférences et sur les mêmes marges de bénéfice? Je suppose que leur prix ne sont pas plus élevés.

M. Shepherd: Elles n'iraient pas très loin si elles le faisaient. Généralement leur prix sont moins élevés et, d'après mon expérience, beaucoup d'entre elles ne fonctionnent pas sur la base d'un tarif établi; les prix sont en fonction des marchandises et des cargaisons.

On m'a envoyé la copie d'une circulaire diffusée par Morflot, qui est le représentant maritime soviétique au Canada, auprès de tous les expéditeurs. Cette circulaire leur disait que s'ils faisaient expédier leurs marchandises à destination de l'Europe du nord sur des bâtiments russes, 80 p. 100 du coût du transport sera reversé à une division du gouvernement russe responsable des achats qu'ils utiliseraient pour acheter des biens et des marchandises au Canada. C'est une des techniques pratiquées par les flottes d'État.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est un appel aux sentiments quand on sait qu'ils ont quelques devises étrangères qui pourraient tout aussi bien utilisées sur le marché canadien je suppose.

M. Shepherd: Si on tient compte du coût alloué au transport, ces marchandises correspondaient à 20 p. 100 d'un taux déjà déprimé. . .

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Parmi les recommandations ou les conclusions les plus intéressantes, parmi les propositions de changement recommandées par le Comité en 1982, figurait cette obligation de négociation entre les expéditeurs et les transporteurs. Le Comité à la page 66 de son rapport conclut à la nécessité d'une modification de l'article 15 de la loi. C'est en rapport avec

[Text]

meetings we were discussing earlier in your description of things. I do not suppose I need invite any further comment on that. This kind of an amendment to the 1979 act was thought to be a basis for strengthening those negotiations, for making sure that they went on in a better way.

Mr. Shepherd: At that time it was thought that the requirement to meet needed strengthening by providing specific items, which should be discussed at those meetings.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. It is in fact a matter of information that is involved here, not the intervening power of the CTC. It is a matter of information.

I note at page 28, I believe, of the testimony that the Canadian Shippers' Council was pressing for more information at the time. This is of course in the best common carrier tradition, is it not?

Mr. Shepherd: Yes, this is part of what I referred to earlier as the... This was the time the bunker surcharges were running rampant because of the continually escalating world oil prices.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes. I probably do not want to ask you to respond at any length on the contradiction between this request for more information and the proposal for confidentiality on service contracts, which is before us, but it does strike me as a very real contradiction.

• 1025

Would it be fair to ask you about your opinion of openness in these matters of treating ocean shipping as much as possible in that common carrier tradition of rates and terms established and readily available to the public? Do you see that as desirable for Canadian shippers?

Mr. Shepherd: The only thing I can comment on there is the general philosophy of the McClelland commission that developed the first shipping conference exemption from which the first shipping Conference Exemption Act was derived. They found that conferences were cartels; that they indulged in secret practice, they provided a stability of rates and service, and they should be allowed to continue to operate in the Canadian trade, but in response to or in compensation for that permission, they should open to the public scrutiny some of their hitherto secret practices, such as the tariffs and the basic agreements. That is all I have to say on this matter.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On a similar matter, but dealing with the matter of multimodal transportation, which is considered in pages 56 through 59, I note that the Director of Investigation and Research under the Combines Investigation Act at the time was concerned about conferences negotiating with inland carriers and primarily railways. I take it. He suggested that one additional step that might help to prevent essentially desirable multimodal integration arrangements from

[Translation]

le genre de réunion dont nous avons discutée un peu plus tôt. Je ne pense pas nécessaire de vous demander des commentaires supplémentaires. Cet amendement à la loi de 1979 aurait rendu la négociation obligatoire selon des modalités en assurant la bonne conduite.

M. Shepherd: Nous avions pensé à l'époque que faire porter ces réunions obligatoires sur des questions précises leur donneraient plus de poids.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, il s'agissait plus d'un échange d'information que d'une intervention directe de la CCT. C'était un échange d'information.

A la page 26, je crois, le Conseil des expéditeurs canadiens est cité comme réclamant plus de renseignements. C'est une requête traditionnelle, n'est-ce pas?

M. Shepherd: Oui, cela se rapporte en partie à ce dont je parlais plus tôt... c'était à l'époque du problème de la surtaxe à cause de l'escalade continue du prix mondial du pétrole.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui. Je ne vous demanderai pas de me dire ce que vous pensez de cette contradiction entre cette demande de renseignement supplémentaire et la proposition de contrat d'exclusivité limité sur une base confidentielle dont nous sommes saisis. Pour moi la contradiction est évidente.

Que pensez-vous de cette idée de transparence et de publication des taux et des conditions? Pensez-vous que cela soit souhaitable pour les expéditeurs canadiens?

M. Shepherd: Je peux simplement vous commenter la philosophie générale de la commission McClelland qui a proposé la première dérogation sur les conférences maritimes origine de la première loi de dérogation sur les conférences maritimes. Elle a conclu que les conférences étaient des cartels, qu'elles aimaient opérer dans le secret, qu'elles offraient une stabilité de tarif et de service et qu'elles devraient être autorisées à poursuivre leurs activités avec le Canada mais qu'en échange de cette autorisation, elles devraient soumettre à l'examen public certaines de leurs pratiques jusqu'alors secrètes comme leurs tarifs et les accords liant leurs membres. C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans un domaine connexe, celui du transport multimodal, page 51 à 55, je remarque que le Directeur des enquêtes et recherches de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions s'opposait à ce que les conférences négocient avec les transporteurs terrestres, surtout les chemins de fer, je suppose. Selon lui une étape additionnelle qui pourrait aider à empêcher les ententes d'intégration multimodales essentiellement désirables de mettre les expéditeurs de frets et autres

[Texte]

putting freight forwarders and others at an unfair competitive disadvantage would be to require full disclosure of the rates charged for each segment of the multimodal carriage being provided. Then various common carrier obligations of the transport modes involved would serve to limit the opportunity for cross-subsidy. He was of course concerned about cross-subsidy from ocean shipping. It seems to be the other way around these... or perhaps it is—with a ruinous impact on carriers, we are told at least.

What potential do you see in providing protection against the multimodal possibilities? The act before us does it by another means of course, by prohibition to the conferences, but from your experience of the operations of the Canadian Transport Commission generally, as well as your division, do you see possibilities of our having the rates for each part established in the common carrier tradition again?

Mr. Shepherd: I do not think so. I think the current system is the best. It is interesting to note, if we are looking for conformity with the U.S., that in the U.S. Shipping Act they allow a through rate to be established, but the carriers do not have to specify the divisions of that through rate. So, if we are looking for conformity with the United States in legislation, I think that is the way we have to go, as we have it now.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): To be quite certain about this, are these multimodal rates established by the conferences?

Mr. Shepherd: They are established by the conferences. Then similar to our act, they are not allowed to negotiate as a group for the inland portion. They have to negotiate separately for the inland portion. They are allowed to establish a overall multimodal rate on a particular commodity between certain ports.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The proposed act would allow Canadian carriers dealing with Canadians to do that as well, but not the conference to negotiate as a whole.

Mr. Shepherd: They could not negotiate the inland portion, but they can establish a common multimodal rate.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I guess this is the last question, keeping to my promise to my colleagues on the committee. There is a suggestion in the report on page 67 that there could be a loss of service. "Possible Abandonment of Conference Services to Canadian Ports" is the heading. The Shipping Federation of Canada, which curiously enough did not appear before us in person, sent a letter, but they did not appear. I assume that involves some interesting stories in Canadian commerce.

The conclusion to the first paragraph quoted is:

[Traduction]

personnes dans une position de concurrence injuste, serait d'exiger la divulgation complète des tarifs chargés pour chaque section du transport multimodal fourni. Dans un tel cas, les diverses obligations de transporteurs publics offrant le mode de transport concerné serviraient à diminuer les possibilités de subventions indirectes. Bien entendu, ce qui l'inquiétait c'était des subventions indirectes des compagnies maritimes. Il me semble que c'est le contraire... ou peut-être ce—avec des conséquences ruineuses pour les transporteurs, c'est tout du moins ce qu'on nous dit.

Que pensez-vous d'une mesure de protection contre les possibilités multimodales? La loi dont nous sommes saisis intervient autrement, bien entendu, en interdisant aux conférences, mais d'après votre expérience générale de la Commission canadienne des transports, ainsi que celle de votre division, pensez-vous possible que des tarifs soient établis pour chaque tronçon de parcours encore une fois dans la tradition du transporteur commun?

M. Shepherd: Je ne le pense pas. Je crois que le système actuel est le meilleur. Il est intéressant de noter, si c'est l'harmonisation avec la loi américaine qui nous intéresse, qu'aux Etats-Unis la loi permet l'établissement d'un taux unique mais les transporteurs n'ont pas à spécifier comment il est réparti. En conséquence, si c'est l'harmonisation avec la loi américaine qui nous intéresse, je crois que c'est la seule solution, celle qui figure dans la loi.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Pour qu'il n'y ait pas de doute, ces taux multimodaux sont-ils établis par les conférences?

M. Shepherd: Ils sont établis par les conférences. Ensuite, comme dans notre loi, il ne leur est pas permis de négocier le tronçon de transport terrestre. La négociation doit se faire individuellement. Il leur est permis d'établir un taux général multimodal pour un produit particulier entre certains ports.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La proposition de loi permettrait également aux transporteurs canadiens traitant avec des canadiens de le faire mais pas aux conférences collectivement.

M. Shepherd: Elles ne peuvent négocier le tronçon de transport terrestre mais elles peuvent établir un taux multimodal commun.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce sera ma dernière question conformément à la promesse que j'ai faite à mes collègues. A la page 62 de ce rapport est évoquée la possibilité d'une perte de service. «Abandon possible des services de conférences aux ports canadiens» c'est le titre. La Fédération maritime du Canada qui c'est assez curieux n'est pas venue comparaître en personne devant nous, nous a envoyé une lettre, mais n'a pas comparu. Je suppose que cela témoigne d'histoires assez intéressantes dans le commerce canadien.

La conclusion du premier paragraphe cité est la suivante:

[Text]

Consequently, if changes were introduced to the act which would tend to make trading here more difficult and expensive for shipowners, they would likely react much more quickly than before, resulting possibly in a curtailment or withdrawal of services which could be detrimental to the Canadian public interest.

This follows on observations about the carrier trade becoming more and more capital intensive. They conclude:

This provides a powerful reason for not disturbing the status quo by any drastic changes in the act. Would it then be fair to ask you whether anything has happened in the last five years that would affect the Shipping Federation of Canada's concern, as expressed there, from your experience of international carrier trade?

• 1030

Mr. Shepherd: I cannot speak for the Shipping Federation of Canada, of course. I assume that it is still of the same mind, but, as I said before, we have to face up to the fact that we have the U.S. Shipping Act coming in between and that has changed some of the players in this picture.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): However, we would all be agreed that the Canadian system should not go beyond the American system. I will not ask you to respond to that. I think the Parliamentary Secretary observed that.

I have reached 10.30 a.m., Mr. Chairman. Thank you. I appreciate the indulgence of my colleagues in allowing me to get a better handle on all of this. Mr. Reid looks as pleased as can be and I am grateful for that.

Mr. Reid: I certainly am.

Mr. Belsher: As long as it helps expedite Bill C-21, it has been time well spent.

Le président: Monsieur Ouellet, voulez-vous poser des questions à la même personne?

Mr. Ouellet: I am interested in knowing how you believe the investigative power given to the commissions is going to be implemented. Do you have, in the commissions, the capacity to investigate complaints?

Mr. Shepherd: We will have the capacity to investigate complaints if they are made to us. We will not be able to instigate an inquiry of our own volition. The Director of Investigation and Research will have that power to carry out an inquiry and to accomplish practices of his own volition or at the direction of the Minister of Consumer and Corporate Affairs.

Mr. Ouellet: Yes, but am I to understand that you now have in the commission, and under the new auspices of the new commission will have, the people there to make investigations?

[Translation]

En conséquence, si on introduit dans la loi des changements susceptibles de rendre le transport plus coûteux et plus difficile pour les armateurs, ils réagiront probablement beaucoup plus vite qu'auparavant ce qui pourrait entraîner une réduction ou un retrait des services, ce qui pourrait être préjudiciable à l'intérêt public canadien.

Ceci fait suite à une observation selon laquelle les transports maritimes sont de plus en plus une industrie à capital intensif. Ils concluent en disant:

Ceci constitue un motif puissant de ne pas modifier le statu quo par des changements majeurs dans la loi. Pourrais-je vous demander si d'après votre expérience du transport maritime international, il s'est produit quelque chose au cours des cinq dernières années qui aurait une influence sur cette préoccupation de la Fédération canadienne des transports maritimes et fluviaux?

M. Shepherd: Je ne puis parler pour le compte de cette Fédération évidemment. Je suppose qu'elle n'a pas changé d'avis, mais comme je l'ai déjà dit, il faut admettre que la loi américaine sur le transport maritime a été adoptée depuis ce qui a quelque peu changé la situation.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Toutefois, nous convenons tous que le système canadien ne devrait pas aller au-delà du système américain. Je ne vous demanderai pas de répondre à cela. Je crois que le secrétaire parlementaire l'a mentionné.

Il est 10h30 monsieur le président. Merci. Je remercie mes collègues de m'avoir permis de mieux cerner la question. Monsieur Reid semble ravi et j'en suis reconnaissant.

M. Reid: Certes.

M. Belsher: Cela a été utile du moment que l'adoption du projet de loi C-21 en est hâté.

The Chairman: Mr. Ouellet, do you want to ask questions to the same witness?

Mr. Ouellet: Je voudrais savoir comment le pouvoir d'enquête octroyé aux commissions sera mis en oeuvre d'après vous. Les commissions pourront-elles faire enquêtes sur les plaintes?

M. Shepherd: Nous pourrions faire enquête si elles nous sont présentées. Nous ne pourrions pas lancer une enquête de notre propre initiative. Le directeur des enquêtes et recherches aura ce pouvoir de mener une enquête de sa propre initiative ou à la demande du ministre de la Consommation et des Corporations.

M. Ouellet: Oui, mais dois-je comprendre que la Commission compte maintenant le personnel nécessaire?

[Texte]

Mr. Shepherd: To investigate complaints, yes.

Mr. Ouellet: Is the commission doing it now?

Mr. Shepherd: We have never had an official complaint made to us. Under the current punitive sections, in the act of 1979, section 4 regarding complaints establishes a *prima facie* case referring to section 23 of the National Transportation Act. There has been a certain reluctance on the part of a number of shippers to adopt that procedure because of unfortunate experiences they have had with section 23 actions concerning inland carriers.

Mr. Ouellet: Currently there are inquiries under section 8 of the Competition Act. There could be an investigation under section 23 of the National Transportation Act, and there could also be criminal proceedings if there is a breach of—

Mr. Shepherd: Failure to comply, yes.

Mr. Ouellet: —the exempt legislation. However, when I look at Bill C-21, bottom of page 9, we are now giving the commissions a power:

If, after completing an investigation commenced pursuant to subsection (1), the Commission finds that the conference agreement, interconference agreement or practice has, or is likely to have, by a reduction in competitions, the effect of producing an unreasonable reduction in transportation service or an unreasonable increase in transportation costs, the Commission may make an order requiring the parties to the agreement or the members of the conference engaging in the practice to remove the offending feature of the agreement or to stop the practice or may make any other order as in the circumstances the Commission considers necessary.

The reduction of competition, to me, is a matter for the director of combines and for the Competition Bureau to carry on. Are you telling me the commission is now going to put away the combines people and say it will do the job on their behalf or in their place? Is this what is contemplated by Bill C-21?

• 1035

Mr. Shepherd: I cannot speak for the policy matter in this way. I can only say that what they have done, in keeping with the *Freedom to Move*, is take away the public interest—which was a kind of a pie-in-the-sky thing; nobody understood what public interest was—and make it more definitive in the matter of reduction of competition or unreasonable increase in rates.

Mr. Ouellet: There may be a lot of people who do not understand what public interest is, but there may be many others who might know what public interest is.

Mr. Shepherd: Well, it is interpretive.

Mr. Ouellet: Yes, that is right.

[Traduction]

M. Shepherd: Pour faire enquête sur les plaintes, oui.

M. Ouellet: La Commission le fait-elle à l'heure actuelle?

M. Shepherd: Une plainte officielle ne nous a jamais été soumise. En vertu des articles punitifs actuels de la Loi de 1979, l'article 4 relatif aux plaintes établit un cas à première vue en se reportant à l'article 23 de la Loi nationale des transports. Certains expéditeurs ont hésité à avoir recours à cette procédure à cause de mauvaises expériences qu'ils ont vécues lors de poursuites entreprises en vertu de l'article 23 à l'égard de transporteurs intérieurs.

M. Ouellet: A l'heure actuelle, les enquêtes sont prévues en vertu de l'article 8 de la Loi sur la concurrence. Il pourrait y avoir enquête en vertu de l'article 23 de la Loi nationale des transports et aussi des poursuites au criminel si la...

M. Shepherd: En cas d'infraction, oui.

M. Ouellet: ... Loi d'exemption est enfreinte. Toutefois, en vertu du projet de loi C-21, au bas de la page 9, nous donnons aux commissions le pouvoir:

À l'issue de son enquête, la Commission peut, si elle constate le bien-fondé de la plainte, rendre soit une ordonnance enjoignant, selon le cas, aux parties à l'accord d'en supprimer les clauses répréhensibles ou aux membres de la conférence de mettre fin à leurs agissements, soit toute autre ordonnance qu'elle estime nécessaire.

D'après moi, la diminution de la concurrence est une question qui relève du directeur des enquêtes sur les coalitions et du bureau de la concurrence. Voulez-vous dire que la Commission écartera les responsables des enquêtes sur les coalitions et assumera leur rôle à leur place? Est-ce qu'envisage le projet de loi C-21?

M. Shepherd: Je ne peux pas aborder la question sous cet angle, qui se rapporte à la politique. Je peux seulement dire que conformément à *Aller sans entraves*, ils ont éliminé l'intérêt public—notion assez illusoire dont personne ne comprenait vraiment le sens—et apporté des précisions quant à la concurrence ou à l'augmentation abusive des frais de transport.

M. Ouellet: Il y a peut-être bien des gens qui ne comprennent pas ce qu'est l'intérêt public, mais bien d'autres savent peut-être de quoi il s'agit.

M. Shepherd: C'est une question d'interprétation.

M. Ouellet: C'est juste.

[Text]

Mr. Redway: It is in the eye of the beholder.

Mr. Ouellet: What you are saying is that the commission would look at something only if somebody complained.

Mr. Shepherd: That is correct.

Mr. Ouellet: That is all right. However, my question to you is: How can you think the commission would be prepared to do this in the future if you have never done it in the past? Are you going to hire experts to do this?

Mr. Shepherd: That is a matter we will have to face when we come to it, Mr. Chairman, because everyone has to take the first step some time.

Mr. Ouellet: All right, I want to clarify this. I guess I will pursue it at a later date with the Parliamentary Secretary.

Mr. Thacker: Just at this point, my briefing book points out that it came primarily from the Department of Consumer and Corporate Affairs. It is almost word for word from the American legislation—that clause 14 you are dealing with.

Mr. Ouellet: You are telling me the Department of Consumer and Corporate Affairs has abdicated its responsibility.

Mr. Thacker: No, I am not saying that. I am just saying it indicates that the section came from discussions with the Department of Consumer and Corporate Affairs.

Mr. Ouellet: They do not mind that the commission does the job on their behalf.

Mr. Thacker: I think not.

Mr. Ouellet: What is the role of the director of combines? As you know, the 1979 Shipping Conferences Exemption Act deals with the role and the responsibility of the director of combines.

Mr. Thacker: Mr. Ouellet, if you look at clause 17, you will find the director still has the same powers he had in the old act, but clause 14 is an additional check that is available against the conferences in any practice that may become oppressive on their part. It is therefore sort of a—

Mr. Ouellet: He could then continue—

Mr. Thacker: Doing what he is—

Mr. Ouellet: —to investigate the conference, and he could do it on his own without receiving a complaint.

Mr. Thacker: Exactly.

Mr. Ouellet: Or he could receive confidential information that might trigger an investigation on his part. That is possible.

Mr. Thacker: Yes. Just so we are crystal clear, Bill C-21 carries on the power he has always had, but adds this clause 14, which gives a new string in the bow, so to speak, or another avenue to be able to get in and check any abuses the conferences may come up with.

[Translation]

M. Redway: C'est subjectif.

M. Ouellet: Vous dites donc que la Commission n'interviendra que lorsque quelqu'un portera plainte.

M. Shepherd: C'est exact.

M. Ouellet: Très bien. Je vous pose la question suivante toutefois: comment la Commission sera-t-elle prête à le faire dans l'avenir si elle ne l'a jamais fait dans le passé? Allez-vous embaucher des experts pour ce faire?

M. Shepherd: Nous en déciderons en temps et lieu, monsieur le président, tout le monde a dû commencer à neuf un jour.

M. Ouellet: Je voudrais des précisions là-dessus. Je crois que j'y reviendrai avec le Secrétaire parlementaire.

M. Thacker: Je vous signale que d'après ma documentation, cela vient des ministères de la Consommation et des Corporations. C'est repris presque mot à mot de la loi américaine—cet article 14 dont vous parlez.

M. Ouellet: Vous voulez dire que le ministère de la Consommation et des Corporations a abdiqué ses responsabilités.

M. Thacker: Non, seulement que cet article découle des discussions avec les ministères de la Consommation et des Corporations.

M. Ouellet: Il ne voit pas d'inconvénient à ce que la Commission fasse le travail à leur place.

M. Thacker: Il semble que non.

M. Ouellet: Quel est le rôle du directeur des enquêtes sur les coalitions? Comme vous le savez, la loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes traite du rôle et de la responsabilité du directeur des enquêtes.

M. Thacker: Monsieur Ouellet, si vous regardez l'article 17, vous verrez que le directeur conserve les mêmes pouvoirs que dans l'ancienne loi, l'article 14 ne vient que s'ajouter au recours qui existe déjà pour empêcher toute pratique préhensible de la part des conférences c'est donc un genre de . . .

M. Ouellet: Il pourrait donc continuer à . . .

M. Thacker: Faire ce qu'il fait déjà. . .

M. Ouellet: . . . faire enquête sur les activités de la conférence de sa propre initiative sans avoir reçu une plainte.

M. Thacker: Exactement.

M. Ouellet: Ou aussi il pourrait recevoir des renseignements confidentiels qui déclencheraient une enquête de sa part.

M. Thacker: Oui. Il est donc bien clair que le projet de loi C-21 maintient les pouvoirs qu'il a toujours eus, mais qu'il ajoute cet article 14 qui prévoit une autre façon d'empêcher tout abus de la part des conférences.

[Texte]

Mr. Ouellet: That is what puzzled me, you know. You have the actions under the Director of Combines or you have the criminal proceedings. Now you are going to give some mandate to look at the competition aspect to a commission that I do not think is structured to deal with competition aspects.

Mr. Thacker: Plus there is an extra one under the National Transportation Act.

Mr. Ouellet: Oh, yes, I know.

Mr. Thacker: There seem to be many remedies.

• 1040

Mr. Ouellet: As you know, the conferences indicate to us that there may be too many. I explore with you to what degree it is important for the commission to have powers of reviewing the action of the conferences in relation to competition. Why is it felt important by the government to add these extra investigative powers?

Mr. Thacker: I think Mr. Brennan or Mr. Manery might be able to comment on how it developed. As you know, it came out of the interdepartmental committee where everyone looks at it. There is a great negotiation there and they strike compromises based on the evidence and the experience of the departments. Mr. Manery.

Mr. L. Grant Manery (Director, International Shipping Policy, Policy and Co-ordination, Department of Transport): During the discussions in our interdepartmental committee that was set up, we looked at the U.S. legislation and the reasons they had changed. In their discussions they felt it was helpful to have a test other than public interest, so it was suggested that we really should put this test into our act. Instead of having a public interest test, we would have one that was related to a reduction in competition. They felt it would be a better check on the conferences than trying to live with the existing public interest check. It was with agreement of all members of the interdepartmental committee. Simply on the basis of this discussion, we recommended it go in.

Mr. Ouellet: How will the commission be assisted in arriving at conclusions that there will be a reduction in competition and that the effect will produce an unreasonable reduction in transportation service?

Mr. Manery: Under the procedures of the commission as I understand it, the witnesses would have to show to them there was a reduction in competition. The commission sitting as a tribunal would base their decision upon the evidence presented to them. The director of investigations from the Department of Consumer and Corporate Affairs could present evidence in the case to support one side of the argument or the other.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Are we ready to begin clause-by-clause reading?

Mr. Redway: Yes.

[Traduction]

M. Ouellet: C'est ce qui m'intriguait. Il y a des enquêtes sous les auspices du Directeur des enquêtes ou des poursuites au criminel. Vous donnez maintenant à une commission qui ne peut pas vraiment s'occuper de la concurrence le mandat de se pencher là-dessus.

M. Thacker: Il y a aussi une possibilité en vertu de la loi nationale sur les Transports.

M. Ouellet: Oui, je sais.

M. Thacker: Il semble y avoir beaucoup de recours.

M. Ouellet: Comme vous le savez, les conférences nous ont dit qu'il y en avait peut-être trop. Je me demande dans quelle mesure il importe que la Commission ait le pouvoir d'examiner les agissements des conférences du point de vue de la concurrence. Pourquoi le gouvernement a-t-il jugé important d'ajouter ces pouvoirs d'enquête supplémentaires?

M. Thacker: M. Brennan ou M. Manery pourraient vous dire comment on y est arrivé. Comme vous le savez, c'est une recommandation du comité interministériel auquel tout le monde participe. Ce comité délibère lentement et arrive à un compromis fondé sur les témoignages et l'expérience des ministères. Monsieur Manery.

M. L. Grant Manery (directeur, Politique maritime internationale, Politiques et coordination, ministère des Transports): Au cours de ses délibérations, notre comité interministériel s'est penché sur la Loi américaine et sur les raisons pour lesquelles elle avait été modifiée. Ils avaient jugé utile d'avoir un autre critère que celui d'intérêt public, et c'est pourquoi le Comité a proposé que nous l'ajoutions à notre loi. Plutôt que d'avoir un critère d'intérêt public, nous en aurions un fondé sur la diminution de la concurrence. Le Comité a pensé que ce serait plus efficace que le critère d'intérêt public actuel. Tous les membres du comité interministériel étaient d'accord. Nous en avons donc recommandé l'insertion.

M. Ouellet: Comment aidera-t-on la Commission à déterminer qu'il y a eu une diminution de la concurrence ayant entraîné une réduction abusive des services de transport?

M. Manery: D'après mon interprétation des procédures, les témoins seraient tenus de prouver cette diminution de concurrence. La Commission, siégeant en tant que tribunal, fonderait sa décision sur les témoignages. Le directeur des enquêtes du ministère de la Consommation et des Corporations pourrait témoigner dans un sens ou dans l'autre.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Sommes-nous prêts à commencer l'étude article par article?

M. Redway: Oui.

[Text]

The Chairman: Is Mr. Thacker ready?

Mr. Redway: He is always ready, Mr. Chairman.

The Chairman: We are ready to start the process.

Mr. Thacker: Yes, we are ready, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, if it is agreeable, in order to speed up the process, I would suggest that the Parliamentary Secretary deal with each of the clauses he wants to amend. We should try to do as many as we can. He would give us the rationale. If it is all right and if there are no objections, we could then vote the amendment and vote the clause. However, if any of us has further amendments to present, I guess we should say so and probably stand the clause until we resume our work at 3.30 p.m. In the meantime we could probably dispose of some clauses.

Some hon. members: Agreed.

On clause 1—*Short title*

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Mr. Ouellet: I thought you wanted to amend clause 1.

Mr. Redway: We are going to stand it. We will get it when it comes up. We have to make sure it is 1987.

Mr. Ouellet: The current act has been extended until the end of December. The current legislation, the Shipping Conferences Exemption Act of 1979, is in effect now until when?

• 1045

Mr. Thacker: December 31, 1987.

Mr. Ouellet: Would it be better to call it the Shipping Conferences Exemption Act of 1988, because it will come into effect on January 1, 1988?

Mr. Thacker: No. I think, Mr. Ouellet, that once this bill is proclaimed, then the Shipping Conferences Act of 1979 and the extensions will cease to exist by a clause in this bill, so at the moment of Royal Proclamation, this will become the law whether it is September, October, November of this year, 1987.

Mr. Ouellet: The government then wants to keep the flexibility to proclaim the new legislation even before the current act is terminated.

Mr. Thacker: Yes, it would have to do that because at December 31, 1987, if this new act is not proclaimed, then we have no act at all. Therefore, it will clearly have to be proclaimed this year or else we would have to extend the existing act into the new year. I am quite sure it will be passed, assuming we get finished clause by clause and the Senate passes it. The hope is that it will be proclaimed before the end of the year.

Clause 1 allowed to stand.

On clause 2—*Definitions*

[Translation]

Le président: M. Thacker est-il prêt?

Mr. Redway: Il est toujours prêt monsieur le président.

Le président: Nous sommes prêts à commencer.

M. Thacker: Oui, nous sommes prêts monsieur le président.

M. Ouellet: Monsieur le président, si vous êtes d'accord, pour hâter les choses je propose que le secrétaire parlementaire traite de chacun des articles qu'il souhaite modifier. Nous devrions tenter de disposer du plus grand nombre possible. Il pourrait nous donner la raison de chaque amendement. Ensuite, s'il n'y a pas d'objection, nous pourrions adopter l'amendement et l'article en question. Mais si quelqu'un d'entre nous avait d'autres amendements à proposer, il devrait le signaler et nous pourrions réserver l'article jusqu'à la reprise de nos travaux à 15h30. Entretemps, nous pourrions disposer de certains articles.

Des voix: D'accord.

L'article 1—*Titre abrégé*

Le président: L'article 1 est-il adopté?

M. Ouellet: Je croyais que vous vouliez modifier l'article 1.

M. Redway: Nous allons le réserver. Nous y reviendrons plus tard. Nous devons nous assurer que c'est bien 1987.

M. Ouellet: La loi actuelle a été prorogée jusqu'à la fin de décembre. La loi actuelle, la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, est en vigueur jusqu'à quand?

M. Thacker: Le 31 décembre 1987.

M. Ouellet: Ne vaudrait-il pas mieux l'appeler la Loi dérogatoire de 1988 sur les conférences maritimes étant donné qu'elle n'entrera en vigueur que 1^{er} janvier 1988?

M. Thacker: Non, monsieur Ouellet, car au moment de la proclamation du projet de loi, la Loi de 1979 prendra fin automatiquement de sorte qu'au moment de la proclamation royale, c'est ce projet de loi qui entrera en vigueur que ce soit en septembre, octobre ou novembre 1987.

M. Ouellet: Le gouvernement souhaite alors avoir la possibilité de proclamer la nouvelle loi avant même que la loi actuelle n'ait pris fin.

M. Thacker: Oui, il devra le faire car si cette nouvelle loi n'est pas proclamée, nous risquons de n'en avoir aucune au 31 décembre 1987. Il faudra donc qu'elle soit proclamée cette année autrement il faudra proroger la loi actuelle. Je suis sûr qu'elle sera adoptée, pourvu que nous terminions l'étude article par article et que le Sénat l'adopte. Nous espérons que la nouvelle loi sera proclamée avant la fin de l'année.

L'article 1 est réservé.

L'article 2—*Définitions*

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, with respect to clause 2, I would like to move that subclause 2(1) of Bill C-21 be amended by striking out lines 21 to 23 on page 1 and lines 1 to 3 on page 2 and substituting the following:

“designated shipper group” means any organization or association of shippers designated by the Minister of Transport pursuant to section 22;

Mr. Ouellet: Could I ask, why do you make it the decision of the Minister of Transport? Under the Shipping Conferences Exemption Act that has been passed year after year—

The Chairman: I am sorry, Mr. Ouellet. Mr. Thacker, I consider your proposed amendment is out of order, according to paragraph 773(10) of “The Admissibility of Amendments in Committee” in *Beauchesne's*:

A substantive amendment may not be introduced by way of modification to the interpretation clause of a bill.

You are making a reference to a clause we have not gone through yet. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think there are two points with respect to that, Mr. Chairman, subject to the Parliamentary Secretary's comments and observations. The amendment does not change the definition, it simply clarifies the definition.

Secondly, it is not substantive with respect to section 22, which in fact deals with the authority and the power itself. It is simply clarifying.

Mr. Ouellet: I would ask that before you rule the motion out of order, you allow us some discussion on it, because the current text of Bill C-21 says “for the purpose of this act”. I do not know why but in your amendment, instead of saying “pursuant to this act”, you specifically refer to it as “pursuant to section 22”. That is one question on which I would like an answer. Why do you make it specifically dealing with section 22?

Secondly, the remark I was going to make earlier before your suggestions, Mr. Chairman, is that in the old act, “Shipping Conference” or “Conference” means associations of ocean carriers, which had the purpose or effect of regulating rates, charges and conditions for the transportation of those carriers of goods by water.

• 1050

I am sorry; I am reading the wrong clause. I am dealing with conferences instead of shippers.

The Chairman: Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would hope to be able to convince you to change your ruling for a number of reasons. One, the officials have always felt that they have had the power to designate other groups, but it was not crystal clear, and we are just clarifying the legislation. Then, when you put it into the hands of the drafters and the Justice people, they look at it and they say they would

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 2(1) du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, aux lignes 35 à 40, page 2, de ce qui suit:

«Groupe d'expéditeurs désigné» toute organisation ou association d'expéditeurs que le Ministre des Transports désigne conformément à l'article 22;

M. Ouellet: Pourquoi est-ce la décision du ministre des Transports? En vertu de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes qui a été adoptée à plusieurs reprises. . .

Le président: Excusez-moi monsieur Ouellet. Monsieur Thacker, l'amendement que vous proposez n'est pas recevable en vertu du paragraphe 773(10) sur la recevabilité des propositions d'amendements en comité dans *Beauchesne*:

Il n'est pas dans l'ordre de proposer une modification de fonds sous forme de modification de l'article «interprétation» du projet de loi.

Vous faites allusion à un article que nous n'avons pas encore étudié. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: I y a deux aspects à cette question, monsieur le président, sur réserve des observations du Secrétaire parlementaire. L'amendement ne modifie pas la définition, il ne fait que la préciser.

Deuxièmement, ce n'est pas un amendement de fonds en ce qui a trait à l'article 22 qui porte sur les pouvoirs. Il ne sert qu'à éclaircir les choses.

M. Ouellet: Avant que vous ne jugiez cette motion irrecevable, permettez-nous d'en discuter car le libellé actuel mentionne «pour l'application de la présente loi». Je ne sais pas pourquoi mais votre amendement précise «conformément à l'article 22» plutôt que «pour l'application de la présente loi». C'est une question pour laquelle j'aimerais obtenir une réponse. Pourquoi ce paragraphe se rapporte-t-il plus précisément à l'article 22?

Deuxièmement, avant que vous n'interveniez, monsieur le président, j'allais signaler qu'en vertu de l'ancienne loi «Conférence maritime» ou «Conférence» désignait une association de transporteurs maritimes qui a pour but ou pour effet de réglementer les taux, les prix et les conditions du transport de marchandises par eau effectué par leurs soins.

Je suis désolé, je me suis trompé d'article. Je pensais aux conférences, et non pas aux expéditeurs.

Le président: Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, j'espère pouvoir vous convaincre de revenir sur votre décision, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, les fonctionnaires ont toujours estimé qu'ils étaient autorisés à désigner d'autres groupes, mais ce n'était pas absolument clair, et nous voulons tout simplement le clarifier. Lorsque nous avons présenté la chose au rédacteur du ministère de la Justice,

[Text]

propose to have a new clause 22 that sets it forth and then the definition clause would refer to that and would essentially just use the word "any" rather than "an" organization.

So we do not feel that we are adding substantively or making a substantive change to the law. But, as a legislative committee can and should do under the new standing orders, it has the power to look at these bills and to make far more changes than prior to the new rules coming into force and effect. Otherwise, the whole process is rendered meaningless. So I would say to you, Mr. Chairman, we feel very strongly that it is not a substantive amendment.

The Chairman: I do not think this is the problem. I will leave, with your permission, the clerk to get more information about that specific item.

The Clerk of the Committee: It is not my obligation to speak to the committee. I am only trying to advise the chairman.

The Chairman: You have permission.

The Clerk: The reference to the amendment is to clause 22. Clause 22 of the bill deals with regulations and it deals with the Governor in Council. So in point of fact the amendment is not accurate as drafted and it is making a substantial change to the bill in the sense that I can understand that what you are referring to is what you will call new clause 22 but it is not yet a part of the bill. It is attempting to make a substantial change to the interpretation clause because you are assuming the new clause 22 is going to be introduced, but you cannot do that at this stage.

Mr. Forrestall: Then we have the cart before the bloody horse. We will change it around a bit, but. . .

Mr. Ouellet: Why do we not stand the clause.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is this not a simple typo? Is it not clause 21 that is in fact meant, because it deals with the meetings, does it not?

Mr. Forrestall: It is the new 21.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There is a new 22 coming.

Mr. Forrestall: And then consequential renumbering—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): And yet it is the meetings between conferences and shippers that I thought this was relevant to, and that is 21—or are we into some further renumbering now?

Mr. Thacker: Yes. We are into renumbering.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is it what is presently in the bill as 21?

Mr. Thacker: No, 21 is a different clause. Just so we are clear, if our clerk is telling us that if the committee passes clause 22 then this change to designated shipper group is

[Translation]

ils ont proposé que l'on introduise un nouvel article 22 où cela serait précisé et on le mentionnerait dans la définition, où l'on ajouterait le mot «Toute».

Nous ne pensons donc pas qu'il s'agisse d'une modification de fonds. Mais selon le nouveau règlement permanent, un comité législatif peut et se doit d'étudier ces projets de loi et d'y apporter des modifications beaucoup plus importantes qu'il n'était possible avant l'adoption des nouvelles règles. Autrement dit, tout ceci n'est qu'un exercice futile. Monsieur le président, nous faisons donc valoir qu'il ne s'agit pas ici d'un amendement sur le fonds.

Le président: Je ne crois pas que ce soit là le problème. Avec votre permission, je demanderais au greffier de nous expliquer le problème.

Le greffier du Comité: Je ne suis pas tenu de m'adresser au Comité. J'essaie simplement de conseiller le président.

Le président: Vous avez la permission.

Le greffier: L'amendement réfère à l'article 22. L'article 22 du projet de loi porte sur les règlements et le gouverneur en conseil. L'amendement n'a donc pas été bien rédigé et il modifie le fonds du projet de loi en ce sens que même si vous faites référence à ce que vous appelez un nouvel article 22, cet article 22 ne fait cependant pas encore partie du projet de loi. C'est une modification de fonds à l'article d'interprétation puisque vous présumez que le nouvel article 22 va être adopté, et vous ne pouvez pas le faire.

M. Forrestall: On a donc mis la charue avant les boeufs. Nous pourrions changer un peu l'ordre, mais. . .

M. Ouellet: Pourquoi ne mettons-nous pas en réserve l'article.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): N'est-ce pas simplement une erreur typographique? Ne s'agit-il pas en fait de l'article 21, puisqu'il traite des réunions, n'est-ce pas?

M. Forrestall: C'est le nouvel article 21.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Et il y aura un nouvel article 22.

M. Forrestall: Avec la nouvelle numérotation qui en découlera. . .

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Et pourtant, je pensais que cela avait trait aux réunions entre les conférences et les expéditeurs, et c'est à l'article 21—ou la numérotation a-t-elle été changée?

M. Thacker: Oui, il y a une nouvelle numérotation.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce l'actuel article 21 du projet de loi?

M. Thacker: Non, le 21 c'est autre chose. Mettons les choses au clair. Si le greffier veut dire que l'amendement sera recevable lorsque le Comité aura adopté l'article 22,

[Texte]

in order, that is quite a different thing from what I understood him saying at the first, that it was unacceptable.

Mr. Ouellet: I would like to have the explanation on the "with or given", your next amendment—page 3. It is a word that has been forgotten. All right. I see it in French.

Let us agree on this one.

Mr. Redway: You have to read it into the record, do you not, Mr. Parliamentary Secretary?

The Chairman: It is moved by Mr. Ouellet that subclause 2(2) of Bill C-21 be amended by striking out line 24 on page 3 and substituting the following:

with or given to the Commission.

• 1055

Mr. Redway: I think it was the Parliamentary Secretary who made that motion, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Clause 2 as amended allowed to stand.

Clause 3 as amended agreed to.

On clause 4—*Non-application of Competition Act*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I ask that clause 4 stand. We will bring it up this afternoon. That is a substantive amendment. I think the opposition members want to have some time to look at that as well.

Mr. Ouellet: I agree we should stand it, but I would like to have some of the explanations.

Mr. Forrestall: Perhaps, Mr. Chairman, it might be to our advantage if we dealt with it in its entirety rather than fracture explanations that may be outside our capacity later on in the day.

Mr. Thacker: I think we would be wiser to stand it, Mr. Chairman. With great respect, we can have a detailed discussion of it this afternoon at 3.30 p.m. when we come back.

Mr. Ouellet: Could you explain to me why you want to strike out line 23 on page 5? After "take independent action" you want to add "except with respect to service contracts".

Mr. Thacker: Mr. Chairman, that is part of the earlier amendments being considered and I think we should stand that, too. I think we should stand the entire clause 4.

Mr. Ouellet: No, I appreciate that. As has been recommended by some conferences, you are ready to end paragraph (c) on page 4 after the word "conference".

Mr. Thacker: Yes.

[Traduction]

le cas échéant, c'est tout différent de ce que j'avais compris au départ.

Mr. Ouellet: J'aimerais que vous m'expliquiez ce *with or given* du prochain amendement, à la page trois. On a oublié un mot. Très bien. Je le vois dans la version française.

Entendons-nous sur celui-ci.

Mr. Redway: Il faut d'abord donner lecture, n'est-ce pas, monsieur le secrétaire parlementaire?

Le président: Il est proposé par M. Ouellet que le paragraphe 2(2) du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, à la ligne 24, page 3, de ce qui suit:

remise d'un document à la Commission. . .

Mr. Redway: Je crois que c'est le secrétaire parlementaire qui a proposé la motion, monsieur le président.

L'amendement est adopté.

L'article 2 tel qu'amendé est réservé.

L'article 3 tel qu'amendé est adopté.

Article 4—*Non-application de la Loi sur la concurrence*

Mr. Thacker: Monsieur le président, je demande que l'article 4 soit réservé. Nous y reviendrons cet après-midi. C'est un amendement de fond. Je pense que les députés de l'Opposition voudront avoir le temps de l'étudier.

Mr. Ouellet: Je conviens avec vous qu'il faut le réserver, mais je voudrais que vous nous l'expliquiez.

Mr. Forrestall: Monsieur le président, il serait peut-être préférable de régler toute la chose d'un coup plutôt que de donner des explications fragmentées plus tard, ce qui pourrait être difficile.

Mr. Thacker: Monsieur le président, je pense qu'il serait plus sage de le réserver. Nous pouvons en discuter dans les détails cet après-midi, à la réunion de 15h30.

Mr. Ouellet: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous voulez rayer la ligne 13 de la page 5 et ajouter après «une mesure distincte» «sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée».

Mr. Thacker: Monsieur le président, cela se rattache aux amendements précédents qui ont été réservés et je pense qu'il faut réserver celui-ci également. Je pense qu'il faudrait réserver tout l'article 4.

Mr. Ouellet: Non, je comprends. Sur la recommandation de certaines conférences maritimes, vous êtes prêts à terminer le paragraphe c), à la page 4, après «conférence».

Mr. Thacker: Oui.

[Text]

Mr. Ouellet: All right. As a consequential amendment to this, you then want to add the words "except with respect to service contracts" on page 5.

Mr. Thacker: That is correct. That then leaves the agreements entirely in the conferences' own hands with respect to service contracts.

Clause 4 allowed to stand.

Clause 5 agreed to.

On clause 6—*Filing of Documents*

Mr. Ouellet: May I ask the Parliamentary Secretary and maybe the gentlemen representing the commission whether it is possible for the commission to now computerize some of its operations? As you know, a group who appeared before us,

la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, a demandé que le registre de tarification des conférences maritimes soit traité en langage informatique et que la Commission puisse dorénavant consigner ces renseignements dans des ordinateurs afin que la diffusion des tarifs puisse se faire en langage informatique à la demande des personnes. Le gouvernement est-il prêt à accepter cette proposition?

• 1100

Mr. Shepherd: This could be done, but it would be a highly expensive exercise with limited application. The FMC in the United States has been considering this method of disseminating information for a couple of years now, but they have balked at the cost because it runs into a multi-million dollar exercise.

In the United States, there are commercial organizations that provide this service, such as the Rates service offered by the *Journal of Commerce*, which approached the Canadian Transport Commission and the Department of Transport some time ago with a view to extending their service to Canada. They would have established an office in the building occupied by the Canadian Transport Commission to have access to all the information filed.

To my understanding, they drew back on this because in the Canadian situation, we could only provide them with conference tariff rates which they considered to be pretty useless for their purposes. It does not provide an overall picture to the shippers of the costs or rates available to them. However, nothing is impossible; it is just a question of cost.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I give notice to the Parliamentary Secretary that this is one type of amendment I have in mind, so you have some time to reflect on it. Basically, to try to put in wording the suggestion made by the *Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain*, I would propose that the governor in council be given the authority to make regulations respecting access through an electronic network to documents filed with the commission and to fix fees for the use of this service.

[Translation]

M. Ouellet: Très bien. De cet amendement, découle celui qui prévoit d'ajouter à la page 5 «sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée».

M. Thacker: C'est exact. Cela donnerait entière liberté aux conférences en matière de contrats d'exclusivité limitée.

L'article 4 est réservé.

L'article 5 est adopté.

Article 6—*Dépôt de documents*

M. Ouellet: Puis-je demander au secrétaire parlementaire et peut-être aussi aux représentants de la commission si celle-ci serait en mesure d'informatiser certaines opérations? Comme vous le savez, un des groupes qui a comparu devant le Comité.

the Chamber of Commerce and Industry of Metropolitan Québec asked that conferences put their rates schedule on computers so that the commission may, from now on, file the data in its data bank, thus allowing the rates to be available on computers to anyone requesting them. Is the government open to this proposition?

M. Shepherd: C'est faisable, mais les coûts sont vraiment prohibitifs pour un programme aussi spécialisé. Le FMC américain s'est beaucoup intéressé à ce moyen de communication il y a quelques années, mais il a reculé devant la facture de quelques millions de dollars.

Aux Etats-Unis, beaucoup d'entreprises offrent ce service. Je pense en particulier au programme Rates du *Journal of Commerce*. Cette revue spécialisée a communiqué, il y a un certain temps déjà, avec la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports pour demander l'autorisation d'offrir ce service au Canada. Elle envisageait même d'ouvrir un bureau dans les locaux de la Commission canadienne des transports pour avoir plus facilement accès aux renseignements.

Ce projet n'a pas été mis à exécution parce que dans le contexte canadien, on ne pouvait leur fournir que le tarif des conférences qui ne leur servait pas à grand-chose. Ces taux en effet ne brossent pas un tableau très exact de la situation pour les expéditeurs. Mais comme chacun sait, impossible n'est pas français. C'est une simple question d'argent.

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens à prévenir le secrétaire parlementaire que j'envisage de déposer ce genre d'amendement. Un homme averti en vaut deux. Je propose, suite à la recommandation de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, que le Gouverneur en conseil soit habilité à réglementer l'accès électronique aux documents de la Commission et à établir un barème de prix relativement à l'usage de ce service.

[Texte]

I appreciate that it has some costs, but it would be less costly than the American system because I suspect the volume is probably a little different. If it is a few million in the U.S., it might be \$100,000 in Canada, and it would certainly be helpful for organizations that are not in the great centre of our country.

Mr. Thacker: Mr. Ouellet, have you proposed a draft of that amendment, because we would like to show it to our justice officials for wording and all of that?

Mr. Ouellet: I do not have it ready at this time because I was hoping that the *Chambre de commerce du Québec*, which came at the invitation of your chairman, would have impressed this amendment upon him. I will try to have it for this afternoon.

Mr. Forrestall: I think they are working on it, too.

Clause 6 allowed to stand.

• 1105

Clauses 7 and 8 agreed to.

Mr. Ouellet: Before we go to the next clause, could I ask why you do not have in the bill, as there is in the previous legislation, a clause that deals with the destruction of documents?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, there is a destruction clause.

Mr. Ouellet: Where is it?

Mr. Belsher: Clause 18.

Mr. Ouellet: Why do you put it there? Why do you put that later?

Mr. Thacker: It is subclause 18(2). It has just been put under its own heading of "Inspection and Destruction of Documents".

On clause 9—*Notice of increase in rate*

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think we might have that one stand. There is the question of the length of time before it becomes effective. I want to take one last look at testimony on that.

Clauses 9 and 10 allowed to stand.

Clause 11 agreed to.

On clause 12—*Communication of information*

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think, Mr. Chairman, I would like that one to stand. That is the crucial one, is it not, for confidentiality of service contracts?

Clause 12 allowed to stand.

On clause 13—*Exception*

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think perhaps that would have to be amended if there was some change in clause 12. Maybe they should stay together.

[Traduction]

N'ayez crainte, je n'oublie pas les coûts inhérents à la mise sur pied de ce service. Même si ce système va chercher dans les quelques millions de dollars aux États-Unis, je suis persuadé qu'un investissement d'environ 100,000\$ suffirait au Canada. En effet, le volume de données traitées est de loin inférieur. Et quel service nous rendrions aux organisations situées loin du centre du pays.

M. Thacker: Monsieur Ouellet, avez-vous rédigé un projet d'amendement? Il serait utile en effet d'en saisir les rédacteurs du ministère de la Justice.

M. Ouellet: Non, parce que j'espérais que les représentants de la Chambre de commerce du Québec qui se sont rendus à l'invitation de votre président ne lui aient déjà remis ce projet d'amendement. Je vous le ferai parvenir cet après-midi.

M. Forrestall: Ils y travaillent sans doute aussi.

L'article 6 est reporté.

Les articles 7 et 8 sont reportés.

M. Ouellet: Pouvez-vous me dire, avant de passer à l'article suivant, s'il y a, dans ce projet de loi, comme dans le précédent, une disposition sur la destruction des documents?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, il y a une disposition en ce sens.

M. Ouellet: À quel article?

M. Belsher: Cette disposition se trouve à l'article 18.

M. Ouellet: Pourquoi l'avoir mise si loin?

M. Thacker: Il s'agit de l'alinéa 2 de l'article 18 qui porte le titre «Examen et destruction des documents».

L'article 9—*Augmentation des taux de fret*

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'aimerais bien que cet article soit également reporté. J'aimerais bien avoir le temps de revoir une dernière fois les témoignages qui y entraient. Il reste en effet à régler la question de la période précédant la date de prise d'effets.

Les articles 9 et 10 sont reportés.

L'article 11 est adopté.

L'article 12—*Communication des contrats d'exclusivité limitée*

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, je vous demande de reporter cet article aussi. C'est la disposition la plus importante, à mon avis. Ne s'agit-il pas des contrats d'exclusivité limitée?

L'article 12 est reporté.

L'article 13—*Dérégulation*

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si l'article 12 est amendé, il faudra modifier l'article 13 en conséquence. Il est donc préférable des les traiter ensemble.

[Text]

Clause 13 allowed to stand.

On clause 14—*Filing of complaints*

Mr. Ouellet: I have no reason not to take the word of the Parliamentary Secretary. I accept that there have been inter-departmental consultations, but I would like to be able to speak with the Director of Combines. As you know, I have been Minister of Consumer and Corporate Affairs, and I have always been troubled by these exceptions to the Combines Investigation Act. I would like to assure myself that he has no objection that the commission has new authority that is normally assumed by him. Now, he might tell me that everything is all right, that it was he who asked for it, but I do not know. Why do we not stand it until this afternoon or tomorrow, until I have a chance to satisfy myself? I think my colleagues have to understand that the Director of Combines is not only an official dealing under the responsibility and the orders of a Minister, but he has his own status quo, apart and separate. He is a one of a kind official. Frankly, I would be happy to talk with him and satisfy myself that he is in agreement.

Clause 14 allowed to stand.

• 1110

On clause 15—*Commission shall notify Director

Mr. Ouellet: The "Director" there is the Director of Combines, is it not?

A witness: Yes; as in the definitions.

Clauses 15, 16, and 17 allowed to stand.

On clause 18—*Inspection of documents*

Mr. Thacker: I move that subclause 18(1) of Bill C-21 be amended by striking out lines 22 and 23 on page 11 and substituting the following:

service contract, and every notice given to the Commission pursuant to section

Mr. Ouellet: This just removes the words "or sent", is that not right?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What is the significance of that?

Mr. Manery: There is a clause in here where the word "sent" was not put in, and the choice was either to modify that clause to put the word "sent" in so it was consistent throughout or to take it out in the areas where it exists. If you delete clause 10, the word "sent" is gone in all areas, and therefore it would no longer be required. So it would make the act consistent; and it is really just to make it consistent.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This would not have the consequence of forcing conference operators to have someone come to Ottawa to hand it in in person, would it?

[Translation]

L'article 13 est reporté.

L'article 14—*Plaintes et enquêtes*

M. Ouellet: Je n'ai aucune raison de ne pas faire confiance au secrétaire parlementaire. Je comprends très bien que vous ayez eu des consultations interministérielles. J'aimerais bien cependant rencontrer le directeur des enquêtes sur les coalitions. En ma qualité d'ancien ministre de la Consommation et des Corporations, je dois dire que ces exceptions à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions m'ont toujours causé énormément d'inquiétude. Je tiens vraiment à m'assurer personnellement qu'il ne s'oppose pas à ce qu'on transférerait à la Commission ce pouvoir qui relevait traditionnellement de sa compétence. Je tiens beaucoup à avoir son avis sur la question. Il se peut très bien qu'il m'informe qu'il a lui-même demandé cet amendement. Ne pouvons-nous pas reporter cet article jusqu'à cet après-midi ou demain? Cette démarche est très importante pour moi. Vous savez, le directeur des enquêtes sur les coalitions n'est pas un simple fonctionnaire qui relève directement d'un ministre. Il occupe un poste unique et assume des responsabilités très spéciales. C'est pourquoi je tiens beaucoup à avoir son avis sur cette affaire.

L'article 14 est reporté.

L'article 15—*Avis au directeur*

M. Ouellet: Il s'agit bien du directeur des enquêtes et recherches, n'est-ce-pas?

Un témoin: Oui, cela figure d'ailleurs dans les définitions.

Les articles 15, 16 et 17 sont reportés.

Article 18—*Examen des documents*

M. Thacker: Je propose que le paragraphe 18(1) du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, à la ligne 23, page 11, de ce qui suit:

vis ou avis donné à la Commis

M. Ouellet: Il s'agit ici de supprimer tout simplement l'expression «ou envoyer» n'est-ce-pas?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quel est l'objectif de cet amendement?

M. Manery: C'est une question d'uniformité. Si vous supprimez l'article 10, le problème est réglé. Par intervalle, deux possibilités s'offraient à nous: soit de supprimer l'expression «envoyer» de l'article 18, soit l'ajouter aux autres. C'est une simple question de cohérence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La disposition ainsi libellée n'obligera-t-elle pas les membres d'une conférence à venir porter eux-mêmes ces documents à Ottawa?

[Texte]

Mr. Manery: No. Most of the provisions in the bill talk about "giving" to the commission, and they do it under that provision now.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): How do they do it now?

Mr. Shepherd: They mail it or send it by courier or telex; we have notice by telex of immediate changes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): So "given" can mean coming in by telex. That is not going to be changed.

Mr. Ouellet: And in the future they might send it by computer.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Well, telex is getting close.

Mr. Forrestall: And in the event of an emergency under clause 18 you can do it by phone.

Amendment agreed to.

Clause 18 as amended agreed to.

On clause 19—*Office in Canada and inspection of documents*

• 1115

Mr. Thacker: This is exactly the same as the old section 13 with the addition of the word "jointly".

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is this a point where Mr. Ouellet's concern about having information available to small shippers could be covered without undue consequences, if there were a requirement for additional offices, so that information were available in Quebec City as well as Montreal, for example?

Mr. Ouellet: Yes. But I think it should be done with the responsibility of the commission rather than the responsibility of the conference. Everything is sent to the commission, so I think it would be neater to give this responsibility to the commission. Now the commission might charge both the conference and the shipper for performing the services.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This is something that has not been put to conferences. It would be unfair to do it at this stage.

Clauses 19 and 20 agreed to.

On clause 21—*Meetings*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I have an amendment to clause 21, but it is consequential upon our inserting a new clause 22 and dealing with the definition clause, so I would ask that it be stood for a minute or two while we clean up clause 22.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Perhaps that is sufficient by itself, although I would like to propose a stand on this one. This is where the 1982 report had some proposed amendments for the 1979 act, and I think they

[Traduction]

M. Manery: Non. La plupart des dispositions du projet de loi parlent déjà de donner avis à la Commission. L'article 18 sera donc comme les autres.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Quelle est la pratique courante?

M. Shepherd: Ils nous transmettent leurs documents par la poste, par messagerie ou par télex. Ils utilisent le télex pour nous prévenir des changements immédiats.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): L'expression «donner» comprend donc les communications par télex. Cela ne changera pas.

M. Ouellet: Et ces communications pourront même se faire éventuellement par ordinateur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le télex constitue déjà un pas dans cette direction.

M. Forrestall: Et en cas d'urgence, il est même possible, en application de l'article 18, de donner avis par téléphone.

L'amendement est adopté.

L'article 18 tel qu'amendé est adopté.

Article 19—*Bureau canadien et examen des documents*

M. Thacker: Cette disposition est exactement la même que l'ancien article 13, sauf qu'on y ajoute l'expression «collectivement».

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ne pourrions-nous pas régler ici le problème de M. Ouellet quant aux données mises à la disposition des petits expéditeurs? Nous pourrions en effet prévoir des bureaux supplémentaires comme à Québec, en plus de Montréal. Qu'en pensez-vous?

M. Ouellet: D'accord, mais je pense que cela devrait relever de la commission plutôt que de la conférence. De toute manière, tous les documents lui sont transmis. Si cette responsabilité lui était confiée en sus, elle pourrait très bien demander aux conférences et aux expéditeurs de la payer pour ses services.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce serait vraiment contre-indiqué de leur proposer quelque chose de nouveau à la dernière heure.

Les articles 19 et 20 sont adoptés.

L'article 21—*Réunions*

M. Thacker: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer à cet article. Mais comme il dépend de l'ajout d'un nouvel article 22 et d'un remaniement des définitions, je vous demande de le reporter jusqu'à ce que nous réglions l'article 22.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cela suffit peut-être en soi. Je propose toutefois que l'on reporte cet article. Les projets d'amendement que l'on propose d'apporter à la loi de 1979 dans le rapport de 1982 sont tout à fait à

[Text]

are immediately relevant. If we are going to do something to strengthen those meetings, we should consider additional amendments to clause 21.

Mr. Thacker: We can come back to that then when we finish clause 22.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): We can come back to it this afternoon, perhaps.

Clause 21 allowed to stand.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, before you call clause 22, I move that Bill C-21 be amended (a) by adding immediately after line 25 on page 12 a new header designated

SHIPPER GROUPS

The new clause 22 will read:

The Minister of Transport may designate any organization or association of shippers as representing in the opinion of the Minister of Transport for the purposes of this act the interests of those shippers.

This will require renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Is there any reason why this should be a new clause 22? Why could it not be a subclause 21(2)?

Mr. Thacker: I suppose technically it could. We put these into the hands of the Justice officials and the drafters and they come to us as the experts in the field and recommend that it be done this way. I do not think it is any more complicated than that.

• 1120

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If there were purposes other than the meetings these groups serve for the purposes of the bill, it could make sense. Already we will have a basis for them in the definition. It seems to me the main public purpose they serve is in these meetings. Clause 2 would seem to make more sense.

Mr. Ouellet: That is correct. If you put it under the heading of meetings, there is a possibility those designated shipper groups would have to be formed exclusively for the purpose of calling a meeting with the conference to get explanations. If it stands on its own, I suspect the shipper groups have a *raison d'être* for more than just having meetings with members of a conference.

Mr. Forrestall: That was the purpose, I think.

Mr. Ouellet: I do not know.

Mr. Forrestall: To go further, I think the shippers were concerned when they sat down with the carriers and the carriers said that they had now met the requirements the act, so good day. Simply stated, it seemed the conference officials were not able to enter into finite contractual arrangements with the broad umbrella group.

[Translation]

propos. Il me semble que l'on devrait justement remanier l'article 21 pour renforcer ces réunions.

M. Thacker: Nous pourrions toujours y revenir une fois que l'article 22 aura été adopté.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous pourrions peut-être même y revenir cet après-midi.

L'article 21 est reporté.

M. Thacker: Monsieur le président, avant que nous passions à l'article 22, je propose que le projet de loi C-21 soit modifié par a) insertion, après la ligne 27, page 12, de ce qui suit:

GROUPE D'EXPÉDITEURS DÉSIGNÉ

Le nouvel article 22 ainsi libellé:

Le ministre des Transports peut désigner une organisation ou une association d'expéditeurs comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.

b) Les autres changements de désignation numérique d'articles, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avez-vous une raison précise pour recommander que cette disposition devienne le nouvel article 22? Ne pourrait-elle tout simplement pas devenir l'alinéa 21(2)?

M. Thacker: Je le suppose, du moins en théorie. Mais en règle générale, nous faisons part de nos idées aux fonctionnaires et aux rédacteurs du ministère de la justice et nous leur faisons confiance. C'est ce qu'ils nous ont recommandé dans le cas qui nous intéresse. Il n'y a pas d'autres raisons.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce serait logique, s'il y avait d'autres raisons, mises à part ces réunions. On en traite déjà, par ailleurs, dans les définitions. L'article 2 est plus logique comme ces réunions constituent leur seul intérêt.

M. Ouellet: C'est juste. Si on ajoute cette disposition sous la rubrique des réunions, on pourrait l'interpréter comme une obligation de la part des groupes d'expéditeurs désignés de convoquer une réunion avec les conférences dans le seul but d'obtenir des explications. En mettant cette disposition à part, on donne une toute autre raison d'être au groupe d'expéditeurs.

M. Forrestall: J'ai bien l'impression que c'était l'intention au départ.

M. Ouellet: Je l'ignore.

M. Forrestall: À mon avis, la réaction des transporteurs inquiète beaucoup les expéditeurs. Ils leur ont en effet montré, sans ambages, qu'ils entendaient se conformer aux exigences de la loi, un point c'est tout. En d'autres termes, les représentants des conférences n'ont pas réussi à conclure un contrat avec l'Association.

[Texte]

When we get back to it, I think this clarification would allow for that, without in any way diminishing the powers or the traditional role of the Canadian Shippers' Council. At the same time, it gives that body and the Minister the authority to designate a group that can enter into a contractual arrangement with a conference line, making the meetings somewhat substantive, meaningful and productive. As it stands now, according to the carriers, there is not much point in sitting down except for niceties and pleasantries; they cannot do business.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Ouellet's general observation is quite strong. I will not insist on this. It seems to me that as Mr. Forrestall sketches the situation for the purposes of this bill, it is in the meetings they will be at work. Obviously, these organizations would exist; we are not constituting them by this bill. When they come into existence, have done business in various areas and want to have a meeting, then they want to be designated under the act. It is not very important, but I think it could work both ways.

Mr. Forrestall: There is always the danger in this kind of legislation that you will try to make it do much more than it was ever intended to do. In other words, you use it as a catch-all for a whole lot of things which the act, in the beginning, had no—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think I want to just use them for meetings, which is why I say clause 2.

The Chairman: Mr. Thacker, do you want to repeat your amendment to clause 22?

Mr. Thacker: Is it necessary?

The Chairman: Yes.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that Bill C-21 be amended (a) by adding immediately after line 25 on page 12 the following:

22. The Minister of Transport may designate any organization or association of shippers as representing, in the opinion of the Minister of Transport for the purposes of this act, the interests of those shippers.

and (b) by renumbering the subsequent clauses and any cross references thereto, accordingly.

New clause 22 agreed to.

The Chairman: Now we will go to clause 22.

On clause 22—*Regulations*

Mr. Ouellet: Could it be stood because I would like to have the Parliamentary Secretary reflect on one of the other recommendations made by *la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain* in relation to the status of home ports. They were afraid they would lose their status of home ports after this legislation is passed. They pretend the situation might change drastically for them. Therefore, I am wondering if we cannot empower the Governor in Council to make regulations respecting the granting of the status of home

[Traduction]

Selon moi, cette disposition apporte un éclaircissement fort utile qui ne diminue ni les pouvoirs ni les responsabilités traditionnelles du Conseil des expéditeurs. Qui plus est, elle délègue à l'Association et au ministre les pouvoirs nécessaires pour désigner un groupe qui pourra conclure un contrat avec une conférence et avoir ainsi des réunions beaucoup plus officielles, significatives et productives. Les transporteurs se plaignent en effet de ne pouvoir rien accomplir en réunion dans les circonstances actuelles. On n'y échangera en effet que des platitudes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): M. Ouellet a très bien fait valoir son point de vue. Je ne m'y attarderai donc pas. D'après ce que j'ai pu comprendre du tableau que nous brosse M. Forrestall de la situation, c'est en réunion que on abat le plus de travail. Ces organisations n'ont pas besoin de ce projet de loi pour garantir leur existence. Mais la loi confère un statut officiel à leurs réunions. Ce n'est peut-être pas très important, mais cette disposition pourrait très bien nous servir des deux manières.

M. Forrestall: On a très souvent tendance à pousser à l'extrême l'interprétation de ce genre de loi. C'est un danger. On cherche à transformer en fourre-tout une loi qui, au départ,...

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je voudrais que leur rôle se limite aux réunions. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai parlé de l'article 2.

Le président: Monsieur Thacker, voulez-vous nous répéter l'amendement que vous proposez à l'article 22?

M. Thacker: Est-ce bien nécessaire?

Le président: Oui.

M. Thacker: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-21 soit modifié par: a) insertion, après la ligne 27, page 12, de ce qui suit:

22. Le ministre des transports peut désigner une organisation ou une association d'expéditeurs comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.

b) les autres changements de désignation numérique d'articles, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Le nouvel article 22 est adopté.

Le président: Passons maintenant à l'article 22.

L'article 22—*Règlements*

M. Ouellet: Je demande que cet article soit reporté. Il serait utile, selon moi, de donner le temps au secrétaire parlementaire de réfléchir à une autre recommandation de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain concernant les ports d'attache. Les représentants de cette association craignent en effet de perdre leur statut de port d'attache si ce projet de loi est adopté. Ils appréhendent énormément un changement radical de la situation. C'est pourquoi je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'habiliter le gouverneur en conseil de

[Text]

port and the duties, rights, and privileges the status confers.

[Translation]

réglementer sur la situation des ports d'attache les droits et privilèges que confère ce statut.

• 1125

Mr. Forrestall: Perhaps the Parliamentary Secretary should, as it is government policy. My observation would be, as I mentioned a moment ago, that there is always the danger of importing so much into SCEA that it ceases to be what it was intended to be and has traditionally been.

The point Mr. Ouellet is making, Mr. Chairman, I think is very, very valid and one that has given me some concern as well, because traditionally, historically, Quebec gave up something in exchange for a consideration and an understanding that even the Port of Halifax agreed to. If there is now a legitimate fear that may be wasted or lost, then of course the Quebec interest is a very legitimate concern.

My question is whether or not Bill C-21 is the place to deal with that concern properly and adequately. If it really was necessary to make it possible for this bill not to be in conflict with anything that might happen to assure favoured port or home port status that Quebec currently enjoys, then that would be all right. I would not consider that a substantive amendment, but rather a further dotting of the i's and crossing of the t's. But I do not believe this is the place to deal with it. That was my only point.

Mr. Ouellet: Well, that is your view and you are entitled to it, but I would like to allow the parliamentary secretary to reflect on it. This is the section that deals with regulations, and indeed the Governor in Council may make a variety of regulations.

Mr. Forrestall: It has nothing to do with the port.

Mr. Ouellet: Oh, it has. I will send your remark to the Quebec authorities.

Mr. Forrestall: We understand where you are coming from too.

Mr. Ouellet: I am giving notice that I would like to see whether the government is ready to accept that type of amendment. I guess if you have to reflect on it and consult, I do not want you to answer immediately.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I had anticipated this one because I met with the Chamber of Commerce from Quebec as well. I think there are some very serious procedural and perhaps even substantive arguments against it. In a procedural sense, regulations have to flow from an enabling power within the statute, and I do not think we have an enabling power within the statute that gives to directors, commissioners or the department the power to mandate home ports. Therefore, I think there is a very major procedural impediment to what the Chamber of Commerce quite legitimately would like to have in any bill they can get. I mean, they want to protect their home base.

We are dealing with a bill today. If they think they could get an amendment in that would do it, it is fair game to try. But I think there is a real problem in that we

M. Forrestall: Le secrétaire parlementaire pourrait peut-être s'en charger puisque cela relève de la politique du gouvernement. Mais je l'ai dit et je le répète: il faut éviter dans la mesure du possible de trop en mettre dans cette loi. Il vaut mieux se limiter à l'intention originelle.

Je partage cependant l'avis de M. Ouellet. En effet, le port de Québec a été obligé de laisser tomber certains droits en échange d'une entente que même le port d'Halifax avait acceptée. Je comprends que le port de Québec s'inquiète de la perte éventuelle d'un droit tout à fait légitime.

Je me demande toutefois s'il convient de régler ce problème au moyen du projet de loi C-21. Il serait de loin préférable d'essayer d'éviter de toucher au statut de port d'attache de Québec. Je serais d'accord avec un simple éclaircissement, mais pas avec un amendement de fond. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Ouellet: Vous avez droit à votre opinion. J'aimerais cependant que le secrétaire parlementaire ait bien le temps de réfléchir à la question. Cet article traite de la réglementation et nous savons tous que le gouverneur en conseil a compétence en la matière.

Mr. Forrestall: Mais cela n'a rien à voir avec le port.

M. Ouellet: Bien au contraire. Je ferai part de vos observations aux autorités de Québec.

M. Forrestall: Nous savons très bien quelle cause vous défendez aussi ardemment.

M. Ouellet: Je demande au représentant du gouvernement d'accorder toute la considération voulue à cet amendement. Si vous devez y réfléchir ou consulter, j'attendrai votre réponse.

M. Thacker: Je m'y attendais. J'ai en effet également rencontré le représentant de la Chambre de commerce de Québec. Les raisons de s'opposer à cet amendement sont assez nombreuses mais les plus importantes sont fondées sur la procédure et l'intention. Il ne peut y avoir de règlement sans pouvoirs habilitants. Et ce projet de loi n'habilite pas les directeurs, les commissaires ou le ministère à désigner des ports d'attache. Donc même si je comprends très bien que la Chambre de commerce veuille protéger son port d'attache, la structure même de ce projet de loi nous empêche de nous conformer à cette demande.

C'est tout à fait normal que la Chambre de commerce déploie des efforts pour que l'on retienne cet amendement qu'elle propose au projet de loi dont nous sommes saisis

[Texte]

do not have an enabling power within C-21 to permit that type of a regulation.

Mr. Ouellet: Maybe Mr. Epp would want to talk about this. He just showed me a document prepared after the evaluation of the previous legislation.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, in the course of scanning the report to the Minister of the 1979 act, which I drew on before, I noticed that the elimination of Quebec as a base port was a concern at that time, and the *Chambre* proposed at the time the following amendment; it is given here in English:

The list of base ports be deposited with the Canadian Transport Commission who should make them known to the Chambers of Commerce in provincial capitals. Furthermore, the Canadian Transport Commission should have the power to prevent the elimination of such a port which would be contrary to the public interest. This measure could be imposed on conferences in compensation for the advantages that they derive from the act.

Obviously some of that is argumentation rather than clause, but perhaps we could open the possibility of considering this in proper language this afternoon.

Mr. Thacker: I think the committee report was looked at very carefully when the bill was being put together. The reason it is not in the bill is it was probably felt it was inappropriate; that it is in DRIE legislation or other regional development legislation, or ports and harbours, or all those types of bills where you achieve this type of result, rather than in a bill that deals totally with what agreements conferences can enter into, which are permissible, i.e. do not violate our Competition Act.

• 1130

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Perhaps we could keep the question open until this afternoon on this particular. . . since I have read it into the record, if you will.

Clause 22 allowed to stand.

On clause 23—*General security*

Mr. Thacker: It is the current section 17 of the existing statute.

Mr. Ouellet: Is it word for word the same thing?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There is no increase in the security then. I am not proposing an increase in it, but \$10,000 is not going to be a lot of security, if fines hit \$5,000 a day. Perhaps clause 24 should stand for further consideration of the point.

Mr. Thacker: Does Mr. Epp have amendments to clause 24?

[Traduction]

aujourd'hui. Mais il est important de signaler que le projet de loi C-21 ne contient justement pas les pouvoirs habilitants nécessaires pour formuler ce genre de règlement.

M. Ouellet: M. Epp voudra peut-être ajouter quelque chose. Il vient de me montrer un document rédigé par suite de l'évaluation de la loi précédente.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'ai feuilleté le rapport sur la loi de 1979 qui a été soumis au ministre. Je vous l'ai d'ailleurs déjà cité. Eh bien, j'ai constaté que l'on s'inquiétait déjà que Québec perde son statut de port d'attache. La Chambre de commerce avait alors proposé l'amendement suivant:

Qu'une liste des ports d'attache soit remise à la Commission canadienne des Transports qui se chargera de la faire parvenir à la Chambre de commerce de chacune des capitales provinciales. En outre, que la Commission canadienne des Transports soit habilitée à interdire la suppression de ce statut lorsque cette mesure est contraire à l'intérêt public. Cette mesure pourrait être imposée aux conférences en contrepartie des avantages que leur confère la loi.

Ce n'est pas vraiment le libellé d'une disposition, mais si vous êtes d'accord, nous pourrions en remanier le texte cet après-midi.

M. Thacker: Que je sache, les rédacteurs ont épluché ce rapport avant de rédiger leur projet de loi. Donc si cet élément n'y figure pas, c'est à dessein. C'est sans doute parce qu'il se trouve déjà dans des textes législatifs sur le développement régional ou sur les ports ou autres mesures législatives sur la question. Le projet de loi dont nous sommes saisis porte exclusivement sur les accords que les conférences sont habilitées à conclure, c'est-à-dire qui ne sont pas contraires à notre Loi sur la concurrence.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous pourrions peut-être en reporter la discussion à cet après-midi. . . c'est déjà consigné au compte-rendu.

L'article 22 est réservé.

L'article 23—*Cautionnement général*

M. Thacker: Cet article correspond à l'article 17 de la loi en vigueur.

M. Ouellet: C'est textuellement la même chose?

M. Thacker: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il n'y a donc pas d'augmentation du cautionnement. Je ne propose pas de l'augmenter, mais 10,000\$ ce n'est pas tellement si les amendes peuvent atteindre 5,000\$ par jour. Nous devrions peut-être réserver l'article 24 pour en discuter plus à fond.

M. Thacker: M. Epp a-t-il des amendements à l'article 24?

[Text]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think we might keep open the question of whether the \$5,000 a day is an appropriate level to leap to.

Mr. Forrestall: I do not think you can change it. It has been approved in principle by the House of Commons. I think it would be out of order.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): What has been approved in principle by the House of Commons?

Mr. Forrestall: Has it not?

Mr. Redway: We can change it, can we not?

Mr. Forrestall: No, you cannot. My God, gentlemen, Mr. Chairman, are we labouring under the impression that we can let loosely with Cabinet. . . ?

Mr. Ouellet: Of course. What do you think we are doing here? We are dealing with the bill clause by clause. You might not want to change the view of your Cabinet, but—

Mr. Forrestall: You may think you can, but you cannot, sir.

Mr. Ouellet: Of course, we can.

Mr. Forrestall: No, you cannot.

Mr. Redway: Mr. Chairman, we did it in the competition bill. We increased the penalty as passed on second reading very substantially at committee.

Mr. Forrestall: Yes, that is great, but I suggest somebody had better take a look at it because I think you have dealt *ex cathedra* with respect to it. You cannot simply do it.

Mr. Ouellet: Mr. Forrestall, you have been a Member of Parliament for a long time.

Mr. Forrestall: Yes, a long time, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: When the committee deals with legislation in clause by clause. . . we certainly could amend penalties.

Mr. Forrestall: Sure. We have matters stood here that require clarification of whether or not such changes are within the intent of the Cabinet documents. I do not think we have any right to be sitting here; the process either has to be observed or otherwise. Mr. Ouellet may find it rather strange and laughable and remarkable, but he is quite right. Prior to the change in the rules of the House of Commons that approval in principle of bills was required before they came to committees, yes, we could and we did frequently, as he will recall. When we changed the rules, we lost the privilege. We can do it to a certain extent. Government can do it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, I suggest this particular debate is just a waste of time.

Mr. Reid: Yes. Let us carry the clause.

[Translation]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je pense que nous pourrions réserver la question de savoir s'il est opportun d'imposer une amende de 5,000\$ par jour.

M. Forrestall: Je ne crois pas que cela puisse être changé. Cela a été approuvé en principe par la Chambre des communes. Ce ne serait pas conforme au règlement.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Qu'est-ce qui a été approuvé en principe par la Chambre des communes?

M. Forrestall: Cela a été approuvé, n'est-ce pas?

M. Redway: Nous pouvons apporter un changement, n'est-ce pas?

M. Forrestall: Non, vous ne pouvez pas. Pensez-vous, messieurs, monsieur le président, que nous pouvons changer ce que le Cabinet. . . ?

M. Ouellet: Bien sûr. Que faisons-nous ici alors? Nous examinons le projet de loi article par article. Vous ne voulez peut-être pas changer ce que votre Cabinet a approuvé, mais. . .

M. Forrestall: Vous pensez peut-être que vous pouvez le faire, mais vous ne pouvez pas, monsieur.

M. Ouellet: Bien sûr que nous pouvons.

M. Forrestall: Non, vous ne pouvez pas.

M. Redway: Monsieur le président, nous l'avons fait dans le projet de loi sur la concurrence. Nous avons augmenté de façon très appréciable le peine qui avait été adoptée en deuxième lecture.

M. Forrestall: Oui, c'est bien beau, mais j'aimerais que quelqu'un y regarde de plus près, parce que je pense qu'on a fait entorse au Règlement. Vous ne pouvez absolument pas faire cela.

M. Ouellet: Monsieur Forrestall, vous êtes député depuis longtemps.

M. Forrestall: Oui monsieur Ouellet, depuis longtemps.

M. Ouellet: Quand le Comité examine un projet de loi article par article. . . il peut certainement modifier les peines.

M. Forrestall: Bien sûr. Nous avons réservé des questions ici afin de déterminer si les changements proposés sont conformes aux intentions du Cabinet. Je ne crois pas que nous soyons en droit d'être là; la procédure doit être respectée. M. Ouellet trouve cela peut-être un peu étrange, voire ridicule et étonnant, mais il a parfaitement raison. Avant la réforme du Règlement de la Chambre des communes, les projet de loi devaient être approuvés en principe avant d'être renvoyés en Comité; et oui, nous pouvions apporter des changements, et nous le faisons fréquemment. Quand le Règlement a été modifié, nous avons perdu ce privilège. Nous pouvons maintenant apporter des changements dans une certaine mesure. Le gouvernement peut le faire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, je pense que nous perdons notre temps.

M. Reid: Oui. Adoptons l'article.

[Texte]

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): This bill had very little debate in the Commons. Only one person from each party spoke to it. To pretend this was approval of a detail as fine as the amount of a fine is ridiculous.

• 1135

Mr. Forrestall: Your concern for the process amazes me, Mr. Epp. After you have been around here for a little while, perhaps you will have a little bit more respect for it. I happen to respect it and I happen to think that we can change things substantially.

Clause 23 agreed to.

On clause 24—*Offence*

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I have asked that clause 24 stand, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: Could we get a point of clarification from the clerk? If we want to change the penalties, are we entitled to do it?

The Clerk: You are dealing with a hypothetical situation.

Mr. Reid: Yes, that is right.

The Clerk: Do you want an answer, as I understand the rules?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, I do not think that is the position of the clerk. Mr. Ouellet knows the rules of the procedure here better than that.

Mr. Ouellet: Well, you will see when we present our amendment.

Mr. Forrestall: Go ahead. That is a place to do it.

Clause 24 allowed to stand.

Clause 25 agreed to.

On clause 26

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that clause 26 of Bill C-21 be amended by striking out lines 40 and 41 on page 14 and lines 1 and 2 on page 15 and substituting the following:

“Shipping Conferences Exemption Act, 1987”

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes

Clause 26 as amended agreed to.

On clause 27

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that clause 27 of Bill C-21 be amended by striking out line 10 on page 15 and substituting the following: “Conferences Exemption Act, 1987,” which just changes it to 1987.

Clause 27 as amended agreed to.

On clause 28

[Traduction]

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le projet de loi a été très peu débattu à la Chambre. Seulement un représentant de chaque parti a eu voix au chapitre. Il est ridicule de prétendre qu'une question aussi importante que le montant d'une amende a été approuvée.

M. Forrestall: Votre respect de la procédure me dépasse, monsieur Epp. Quand vous aurez été là un certain temps, vous le respecterez peut-être un peu plus. Moi, je le respecte et j'estime que nous pouvons changer bien des choses.

L'article 23 est adopté.

L'article 24—*Infractions*

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'ai demandé de réserver l'article 24.

M. Ouellet: Le greffier pourrait-il nous éclairer? Si nous voulons modifier les peines, avons-nous le droit de le faire?

Le greffier: C'est une question hypothétique.

M. Reid: Oui, il a raison.

Le greffier: Vous voulez que je vous donne mon interprétation du Règlement?

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je ne crois pas que ce soit la responsabilité du greffier. M. Ouellet connaît les règles de la procédure mieux que cela.

M. Ouellet: Vous verrez bien lorsque nous présenterons notre amendement.

M. Forrestall: Allez-y. Nous sommes là pour cela.

L'article 24 est réservé.

L'article 25 est adopté.

L'article 26

M. Thacker: Monsieur le président, je propose que l'article 26 du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, aux lignes 33 à 36, page 14, de ce qui suit:

«Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes»

Shipping Conferences Exemption Act, 1987

L'article 26 modifié est adopté.

L'article 27

M. Thacker: Monsieur le président, je propose que l'article 27 du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 15, de ce qui suit: «Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences»; il n'y a que l'année qui change.

L'article 27 modifié est adopté.

L'article 28

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that in substance we are adding a new clause 28 with a new heading and therefore I move that Bill C-21 be amended (a) by adding immediately after line 13 on page 15 the following:

National Transportation Act, 1987

28. If, during the second session of the Thirty-Third Parliament, Bill C-18, entitled *An Act respecting national transportation*, is assented to

(a) the definition of "Commission" in subsection 2(1) is repealed;

(b) subsection 2(1) is further amended by adding thereto, in alphabetical order, within the subsection the following definition:

"Agency" means the National Transportation Agency;

(c) subsection 2(2), sections 3 and 4, sections 6 to 17, subsection 18(1), and sections 19, 20, 22, and 23 are amended by substituting the word "Agency" for the word "Commission", with such grammatical modifications as the circumstances require wherever the latter word appears in those provisions;

(d) subsection 14(5) is repealed and the following substituted therefor:

(5) A person who has made a request under subsection 59(2) of the *National Transportation Act, 1987* in respect of a matter is not entitled to file a complaint under subsection (1) in respect of the same matter.

(6) Where a person makes a request under subsection 59(2) of the *National Transportation Act, 1987* in respect of a matter that is the subject of a complaint filed by that person under subsection (1), the commission shall refuse to conduct an investigation of the complaint or shall discontinue any investigation of the complaint.

(e) Subsection 18(2) is repealed and the following substituted therefor:

(2) The agency may, five years after the date they are no longer in effect, destroy those documents filed with or given to the Agency or the Canadian Transport Commission pursuant to this Act, the *Shipping Conferences Exemption Act*, being Chapter 39 of the *Revised Statutes of Canada, 1970, First Supplement*, or the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, being Chapter 15 of the *Statutes of Canada 1978-79*, that in its opinion are no longer necessary for the administration of this Act.

(f) Section 25 is repealed and the following substituted therefor:

M. Thacker: Monsieur le président, vu que nous ajoutons un nouvel article 28 avec un nouveau titre, je propose que le projet de loi C-21 soit modifié par a) insertion, après la ligne 11, page 15, de ce qui suit:

Loi nationale de 1987 sur les transports

28. (1) Si, au cours de la deuxième session de la trente-troisième législature, le projet de loi C-18, intitulé *Loi nationale concernant les transports*, reçoit la sanction royale:

a) la définition de «commission», au paragraphe 2(1), est abrogée;

b) le paragraphe 2(1) est modifié par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

«Office» L'Office national des transports;

c) au paragraphe 2(2), aux articles 3, 4, 8 à 12 et 14 à 17, au paragraphe 18(1), de même qu'aux articles 19, 20, 22 et 23, «Office» remplace «Commission», compte tenu des adaptations grammaticales qui en découlent;

d) le paragraphe 14(5) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(5) La personne qui a présenté une demande en application du paragraphe 59(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* n'est pas admise à déposer une plainte en application du paragraphe (1) à l'égard de la question qui fait l'objet de la demande en application du paragraphe 59(2) de cette loi.

(6) Dans les cas où une personne présente une demande en application du paragraphe 59(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* à l'égard d'une question qui fait l'objet d'une plainte déposée par cette personne en application du paragraphe (1), la Commission refuse de faire enquête sur cette question, ou encore interrompt l'enquête qu'elle a déjà commencée.

e) Le paragraphe 18(2) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(2) L'Office peut, cinq ans après la date de leur cessation d'effet, détruire les documents qui ont été soit déposés auprès de l'Office ou de la Commission canadienne des transports, soit remis à l'un ou l'autre de ces organismes, conformément à la présente loi, à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, chapitre 39 (premier supplément) des Statuts révisés du Canada de 1970, ou à la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, chapitre 15 des statuts du Canada de 1978-1979, qu'il estime ne plus être nécessaires pour l'application de la présente loi.

f) L'article 25 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

[Texte]

25. Where on the coming into force of section 6 a member of a conference has already filed or caused to be filed, pursuant to section 7 of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, a document required to be filed by it pursuant to section 6, and where no modification has been made to that document since the coming into force of that section, that member may file or cause to be filed with the agency within 60 days after the coming into force of that section a certificate signed by a person designated for that purpose by the member. Describing that document and the filing of such certificates shall be deemed to constitute compliance with that section in respect of that document.

and (b), by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

This simply states that after this bill passes, and after Bill C-18 and C-19 pass, if they pass, there will be some automatic amendments to this C-21 to bring it into conformity with the new wording of "Agency" under Bill C-18.

The Chairman: I have some doubt as to the acceptability of this amendment. I will be happy to hear some comments from the floor before offering any kind of ruling. We are amending a bill that is already before the House.

Mr. Forrestall: I have never seen a situation like this before. We have a hypothetical situation. If all that changes is the word "Commission" to the word "Agency", then I would be quite happy. But trying to follow the Parliamentary Secretary, I am not sure that in fact it does. I would need his assurance that it did before I would want to deal with that.

The other question I would not even begin to touch. Whether or not we have any right to be amending a measure that indeed is consequent upon a matter that is still before the House of Commons I do not know.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, why do we not let it stand until 3.30 p.m., or the afternoon, and think about it further? With all due respect to the Parliamentary Secretary, each of us wants to read it very carefully in order to each have our own assurance to go with his assurance that this is all it is.

[Traduction]

25. Lorsqu'à la date d'entrée en vigueur de l'article 6, un membre d'une conférence a déjà déposé ou fait déposer, conformément à l'article 7 de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, un document requis par l'article 6 et non modifié par la suite, il lui suffit de déposer ou faire déposer auprès de l'Office, dans les 60 jours suivant la même date, un certificat dont le signataire est désigné à cette fin par lui et qui donne la description du document; le dépôt du certificat vaut observation de l'article 6 à l'égard du document.

b) les autres changements de désignation numérique d'articles, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Cela veut tout simplement dire qu'après que le projet de loi sera adopté, et après que les projets de loi C-18 et C-19 seront adoptés, le cas échéant, le projet de loi C-21 sera modifié automatiquement afin d'uniformiser la nouvelle appellation de «l'Office» utilisée dans le projet de loi C-18.

Le président: J'ai des doutes quant à l'admissibilité de cet amendement. J'aimerais entendre vos commentaires avant de rendre une décision. Nous modifions un projet de loi qui est déjà à la Chambre.

M. Forrestall: Je n'ai jamais vu cela avant. C'est une situation hypothétique. Si l'amendement n'a pour effet que de remplacer le mot «Commission» par le mot «Office», je n'ai pas d'objection. Mais à entendre parler le secrétaire parlementaire, je ne suis pas convaincu que ce soit le cas. Il faudrait qu'il m'assure que c'est bien cela avant que j'accepte de me prononcer.

Quant à l'autre question, je ne veux même pas en parler. Je ne sais pas si nous avons le droit de modifier une disposition qui découle en fait d'une question que la Chambre des communes est toujours en train d'examiner.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, pourquoi ne réservons-nous pas cet article jusqu'à 15h30, ou cet après-midi, pour que nous puissions y réfléchir un peu plus? Sauf le respect que nous devons au secrétaire parlementaire, chacun de nous tient à lire l'amendement très attentivement pour s'assurer que le changement ne fait rien de plus que ce que dit le secrétaire parlementaire.

• 1145

Mr. Ouellet: What we should know before leaving here is whether or not the Chair accepts the amendment, because the Parliamentary Secretary has moved an amendment to the clause. I appreciate why it has been moved; otherwise you pass a bill that deals with a commission which might no longer exist in a few weeks or a few months.

M. Ouellet: Il faudrait que nous sachions avant de partir si le président accepte l'amendement, parce que le secrétaire parlementaire a proposé de modifier l'article. Je comprends le pourquoi de son amendement; car nous adopterions un projet de loi qui parle d'une commission qui risque de ne plus exister dans quelques semaines ou quelques mois.

[Text]

Mr. Forrestall: And we might be seven years changing it again.

Mr. Ouellet: That is right—or 10 years.

Mr. Thacker: It is also true, just in support, that this might lead to a hiatus in which there could be some very important actions which have to be taken by the director or the commission, and if a bill has not passed the House then we could have millions of dollars worth of damages. As well, if you think it could be done in an omnibus bill, which is often put forth each fall, there is a problem because one of these would be seen to be substantive in terms of an omnibus bill and probably would not be acceptable to such a bill. We are caught in that dilemma and we are, therefore, asking the committee to have a prospective amendment to this Bill C-21 and—

Mr. Ouellet: I am sympathetic to the position of the government. I appreciate why they are doing it this way. The only question I am asking is, is it in order or out of order? You will probably recall that on Bill C-18 there were a few amendments that were presented amending other legislation currently before the House, and they were ruled out of order. I am interested to know what the chairman will say for this one.

The Chairman: My understanding is that they are extremely out of order.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this does not amend any other legislation currently before the House. This is an amendment only to our own Bill C-21 that is before this committee itself.

Mr. Ouellet: Yes, but you presume a situation, and you do not know.

The Chairman: I am in a position to stand that clause if you can get some more information during lunch-time and stand this up to 2.30 p.m.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I ask the parliamentary secretary and his officials if, in the preparation of this, Justice seized themselves of the particular dilemma facing the standing committee when they were dealing with *Freedom to Move*?

Mr. Thacker: I think they did; perhaps Mr. Gauthier is able to respond to that.

Mr. M. Gauthier: I did not personally participate in the work on the previous bill, the National Transportation Act, but I am certainly very aware of the fact that a number of motions were ruled out of order on the grounds that they were seeking to amend another bill. I think Mr. Forrestall has stated quite correctly that clause 28 is a stop-gap measure; that if another bill becomes law, it would not be necessary to present another form of legislation, i.e. an amendment to this bill. Nor would it be necessary to alternatively put forward other amendments through the vehicle of the Miscellaneous Statute Law

[Translation]

M. Forrestall: Et cela pourrait être appelé à changer dans sept ans encore.

M. Ouellet: Justement—ou même dix ans.

M. Thacker: Il est vrai aussi, pour appuyer cet argument, qu'il pourrait y avoir un hiatus au cours duquel le directeur ou la commission aurait des mesures très importantes à prendre, et si le projet de loi n'était pas adopté à la Chambre, cela pourrait nous coûter des millions de dollars. De plus, si vous pensez que l'amendement pourrait être prévu dans un projet de loi cadre, comme on en voit souvent à chaque automne, cela poserait un problème, parce que l'amendement pourrait être considéré comme un changement de fonds, et il ne serait probablement pas accepté. Nous sommes pris dans un dilemme, et c'est pourquoi nous demandons au Comité d'adopter un amendement prospectif au projet de loi C-21, et...

M. Ouellet: Je comprends la position du gouvernement. Je comprends pourquoi il procède ainsi. La seule question que je me pose, c'est de savoir si cela est conforme au Règlement ou non. Vous vous souvenez sans doute que, dans le projet de loi C-18, il y avait quelques amendements qui modifiaient d'autres projets de loi à l'étude à la Chambre, et qu'ils ont été jugés irrecevables. Je suis curieux de savoir comment le président tranchera la question.

Le président: À mon sens, ces amendements sont tout à fait irrecevables.

M. Thacker: Monsieur le président, cela ne modifie rien d'autres projets de loi qui sont à l'étude à la Chambre. Il s'agit uniquement d'un amendement au projet de loi C-21 que le Comité est en train d'étudier.

M. Ouellet: Oui, mais vous présumez une situation, et vous ne pouvez pas savoir.

Le président: Je suis prêt à réserver l'article jusqu'à 14h30 pour vous permettre d'obtenir plus d'informations pendant le déjeuner.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je demander au secrétaire parlementaire et à ses fonctionnaires si, en rédigeant cet amendement, le ministère de la Justice s'est interrogé sur les problèmes que cela pouvait entraîner pour le Comité permanent dans son étude du document *Aller sans entraves*?

M. Thacker: Je pense que oui; mais M. Gauthier pourrait peut-être répondre à cette question.

M. M. Gauthier: Je n'ai pas participé personnellement à la rédaction de l'autre projet de loi, la Loi nationale sur les transports, mais je sais pertinemment qu'un certain nombre de motions ont été jugées irrecevables parce qu'elles visaient à modifier un autre projet de loi. Je pense que M. Forrestall a dit, à juste titre, que l'article 28 est une disposition prospective; c'est-à-dire que, si un autre projet de loi était adopté, il ne serait pas nécessaire de présenter une autre loi, ou si vous voulez, un amendement à ce projet de loi. Il ne serait pas nécessaire non plus de présenter d'autres amendements dans le cadre

[Texte]

Amendment Act or some other vehicle, in order to catch up to the major legislation on the subject—the new National Transportation Act, which governs all of the activities of the new agency, the former commission.

The reason that my colleagues in the Legislation Branch of the Department of Justice have set up this clause is precisely to have that effect. It would have no effect should the National Transportation Act not be proclaimed into force. It has Royal Assent, but anything is possible, I suppose. We know the fate of the Maritime Code; it has been on the books since 1978. One would not wish to be ruled by a piece of legislation that is, as it were, in the grave. However, should it see the light of day by proclamation, then immediately this act would dovetail with the provisions of the other bill. That is the reason it was done this way.

As I see it, this bill only amends our act. It in effect does not change the National Transportation Act and, if I understood the rationale behind the ruling out of order of those motions, the same rationale would not apply here. At least that is the way I see it.

• 1150

Mr. Thacker: Further, Mr. Chairman, I would say to you that we are operating under new Standing Orders. I know the clerks are coming from that long tradition, including the clerks at the table; but I can tell you that, having participated in the early part of the McGrath reform, I know what was intended in terms of transferring power to committees. And I know as the chairman of the Liaison Committee, which was all the chairmen of the standing committees, what the intention there was really to give. If you read the new Standing Orders, Mr. Chairman, I think you will be convinced that legislative committees have a very important role in our parliamentary life today, and it is to give to Members of Parliament a chance to look at the evidence and to do what is sensible.

There are some real limits, which apply in the House as well. Even though the House by unanimous consent can do a lot, there are some things the House cannot do in terms of procedure. We have those limitations here, too, and we are not trying to breach those. But the intention was to give much more latitude to Members of Parliament to be able to do things at the committee level.

There is a remedy. If the Cabinet does not like it, they move at report stage; and if we have gone too far then the Speaker can rule it out of order in terms of the big House. So I would argue for its—

The Chairman: I understand your comments on the reform, but there is no precedent up to now on that issue and, with your permission, I am still inclined to say that it remains out of order. Give me time and I will do some research and have some discussion with the clerk and his

[Traduction]

d'une loi corrective ou autre pour s'adapter à la principale loi en la matière, soit la nouvelle Loi nationale sur les transports qui régit toutes les activités du nouvel office, l'ancienne commission.

C'est justement dans ce but que mes collègues de la Section de la législation du ministère de la Justice ont rédigé cet article. Celui-ci n'aurait aucun effet si la Loi nationale sur les transports n'était pas proclamée. Elle a reçu la sanction royale, mais tout est possible, n'est-ce pas? Nous savons ce qui est advenu du Code maritime; il est sur les tablettes depuis 1978. On ne voudrait pas être régi par une loi qui ne serait jamais sortie de terre. Cependant, si jamais la loi est proclamée, elle sera immédiatement adaptée aux dispositions de l'autre projet de loi. Voilà l'explication.

À mon avis, l'amendement vise seulement notre loi. Il ne modifie pas la Loi nationale sur les transports, et, si j'ai bien compris les raisons qui ont motivé le rejet des autres motions, je ne crois pas qu'elles s'appliquent ici. C'est du moins comme cela que je le vois.

M. Thacker: Monsieur le président, j'ajoute que nous travaillons sous le régime du nouveau Règlement de la Chambre. Je sais que les greffiers sont issus d'une longue tradition, y compris les greffiers ici présents; mais je peux vous dire qu'ayant participé au début des travaux du Groupe de travail McGrath sur la réforme parlementaire, je sais ce qu'on entendait faire sur le plan du transfert de pouvoir aux comités. Et je sais, en tant que président du comité de liaison, lequel réunit tous les présidents des comités permanents, dans quel esprit les propositions ont été faites. Si vous lisez le nouveau Règlement de la Chambre, monsieur le président, je pense que vous serez convaincu que les comités législatifs jouent un rôle très important dans notre système parlementaire; et ce rôle est de permettre aux députés d'examiner les témoignages et de faire ce qu'il convient de faire.

Mais il y a de véritables contraintes, et elles s'appliquent également à la Chambre. Même si la Chambre peut faire beaucoup de choses par consentement unanime, il y a des choses qui ne lui sont pas permises sur le plan de la procédure. Ces mêmes contraintes s'appliquent à nous aussi, et notre but n'est pas d'enfreindre le règlement. Mais le but de la réforme était d'accorder plus de latitude aux députés pour leur permettre de faire des choses au niveau des comités.

Nous avons proposé une solution. Si le Cabinet ne l'aime pas, au stade du rapport, le président peut décider de rejeter la proposition à la Chambre. Je dirais donc que...

Le président: Je comprends vos commentaires au sujet de la réforme, mais il n'y a pas encore de précédents sur cette question, et avec votre permission, je persiste à croire que cela n'est pas conforme au règlement. Donnez-moi le temps, et je vais faire des recherches et discuter avec le

[Text]

team during lunchtime, and I will be in a position at 3.30 p.m. to come in detail with my position.

Mr. Thacker: Thank you.

Mr. Forrestall: You will reserve your decision until 3.30 p.m. as to whether it is in order or not. So we will simply stand it—at the request of the Chair.

The Chairman: Does everyone agree with that?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

Clauses 28 and 29 allowed to stand.

Mr. Thacker: I believe we can go back and deal with the definition clause, designated shipper, plus I think we can deal with clause 21, which flows out of our new clause 22.

The Chairman: We will go back to clause 2.

Mr. Redway: What about clause 1?

The Chairman: I think we should reserve clause 1 for the last one, after all amendments have been dealt with.

On clause 2—*Definitions*

Mr. Thacker: I move that subclause 2(1) of Bill C-21 be amended by striking out lines 21 to 23 on page 1, and lines 1 to 3 on page 2, and substituting the following:

“designated shipper group” means any organization or association of shippers designated by the Minister of Transport pursuant to section 22;

Clause 2 as amended agreed to.

On clause 21—*Meetings*

Mr. Thacker: I move that clause 21 of Bill C-21 be amended by striking out line 20 on page 12 and substituting the following:

when reasonably requested in writing by any

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall clause 21 as amended carry?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I had asked that the clause be stood over until the afternoon for additional consideration in connection with the proposal of 1982 in regard to strengthening what is section 15 of the present act. So I am quite agreeable to having this particular point accepted, but I would like the possibility of additional amendments to clause 21 to be kept open.

Clause 21 as amended allowed to stand.

The Chairman: We will now adjourn until 3.30 p.m. in the same room.

[Translation]

greffier et son équipe pendant le déjeuner, et, à 15h30, je vous ferai part de ma décision.

M. Thacker: Merci.

M. Forrestall: Vous réservez votre décision jusqu'à 15h30. L'article est donc réservé à la demande du président.

Le président: Tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup.

Les articles 28 et 29 sont réservés.

M. Thacker: Je pense que nous pouvons maintenant revenir à l'article des définitions, à la définition de groupe d'expéditeurs désigné, et que nous pouvons étudier l'article 21 qui découle du nouvel article 22.

Le président: Revenons à l'article 2.

M. Redway: Et l'article 1?

Le président: Je pense que nous devons réserver l'article 1 jusqu'à la toute fin, après que nous aurons terminé tous les amendements.

Article 2—*Définitions*

M. Thacker: Je propose que le paragraphe 2(1) du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, aux lignes 35 à 40, page 2, de ce qui suit:

«groupe d'expéditeurs désigné»—toute organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne conformément à l'article 22.

L'article 2 modifié est adopté.

Article 21—*Réunions*

M. Thacker: Je propose que l'article 21 du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, à la ligne 23, page 12, de ce qui suit:

de tout groupe d'expéditeurs désigné présentée

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 21 est-il adopté?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'avais demandé que l'article soit réservé jusqu'à cet après-midi pour que nous puissions l'examiner plus à fond au regard de la proposition de 1982 visant à renforcer l'article 15 de la loi actuellement en vigueur. Je n'ai donc pas d'objection à accepter l'amendement qui a été proposé, mais j'aimerais qu'il demeure possible d'apporter d'autres amendements à l'article 21.

L'article 21 tel que modifié est réservé.

Le président: La séance est levée jusqu'à cet après-midi à 15h30; elle aura lieu dans cette même salle.

[Texte]

AFTERNOON SITTING

[Traduction]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• 1540

The Chairman: I am glad to see you all again, my friends. Just to make one point clear, clause 2 has been amended. Do we agree to the amendment?

Mr. Redway: Shall we agree on the clause as amended?

Mr. Ouellet: May I ask a question in relation to this clause? In the definition of independent action, you were dealing not only with rates but other types of services.

• 1545

The bill states:

"independent action", by a member of a conference, means the provision by the member of a service in a manner or at a rate that is different from that provided for in any tariff established by the member of that conference or the provision by the member of a service for which no provision is made in any such tariff.

What is an independent action? Is it an independent action in relation to rates or in relation to anything they want to do?

Mr. L. Grant Manery (Director, International Shipping Policy, Policy and Co-ordination, Department of Transport): We referred to the different manner because some members would wish to call it Quebec City as opposed to Montreal. If a member of that conference decided he wanted to call it Quebec City, he could simply give 10 days notice because the conference could, under the authority given to it by this act, determine the ports he would call and the types of ships he would use. Therefore, he could take independent action. If he was using a container ship and wanted to use a row-row ship, he could also change ships, and this would be an independent action against something other than a rate.

Mr. Ouellet: Therefore, you are contemplating independent actions dealing not only with rates but with other types of services.

Mr. Manery: That is correct. It is for rates and services.

Mr. Ouellet: Who has been asking for this?

Mr. Manery: Again, this provision came from what existed in the United States. We picked up the same concept and adopted it into Canadian language.

Mr. Ouellet: Do you mean that the U.S. law not only talks about rates but also talks about service items?

Mr. Manery: They talk about any items filed under their tariffs, which include the item and the service. Under their tariff, they provide a service at a certain rate, so they can take independent action against either.

Mr. Ouellet: Is there any way we could see the American legislation? I would like to be satisfied that it is exactly the same thing.

Le président: Nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que l'article 2 a été modifié. Êtes-vous d'accord sur cet amendement?

M. Redway: L'article tel que modifié va-t-il être adopté?

M. Ouellet: Je voudrais poser une question à propos de cet article. Dans la définition de mesure distincte, figurent non seulement les tarifs mais également différents services.

L'article est libellé comme suit:

«mesure distincte» Prestation, par un membre d'une conférence, soit d'un service dans les modalités ou le taux de fret différent de ce qui est prévu à cet égard dans un tarif fixé par les membres de la conférence, soit d'un service à l'égard duquel rien n'est prévu dans le tarif.

Que doit-on entendre au juste par mesure distincte? Une mesure distincte se rapporte-t-elle au tarif ou bien à n'importe quelle activité?

M. L. Grant Manery (directeur, Politique maritime internationale, Politique et coordination, ministère des Transports): Nous nous sommes exprimés de cette façon parce que certains membres des conférences pourraient décider de faire escale à Québec plutôt qu'à Montréal. Si un membre de la conférence décide de faire escale à Québec, il lui suffit de donner un préavis de 10 jours, la conférence étant autorisée aux termes de la loi à fixer les ports d'escale ainsi que le type de navires utilisés. C'est ce que nous entendons par mesure distincte. L'armateur pourrait également décider d'utiliser un bateau à conteneurs plutôt qu'un bateau à manutention horizontale; il s'agirait donc en l'occurrence d'une mesure distincte qui ne se rapporterait pas aux tarifs.

M. Ouellet: Donc il y aurait des mesures distinctes se rapportant non seulement aux tarifs mais également à différents types de service.

M. Manery: C'est exact. La notion s'applique aux tarifs ainsi qu'aux services.

M. Ouellet: Qui est-ce qui en a fait la demande?

M. Manery: Nous nous sommes inspirés des règlements américains et nous les avons adaptés à la réalité canadienne.

M. Ouellet: Vous voulez dire que la loi américaine mentionne non seulement les tarifs mais également les différents services.

M. Manery: Il est question dans leur loi de tout ce qui est prévu dans les tarifs y compris le service. Le service est fourni à un certain tarif et des mesures distinctes peuvent donc être prises à l'égard des deux.

M. Ouellet: Est-ce qu'il y aurait moyen d'obtenir un exemplaire de la loi américaine afin que je puisse vérifier que notre texte est conforme au leur?

[Text]

Mr. Thacker: Mr. Ouellet, what are you trying to get at in terms of a problem?

Mr. Ouellet: In the U.S., any member of a conference can decide to change the rate after giving notice to the other members. Therefore, there could be independent action in relation to rates, which is understandable. However, this does not just affect the rates; anything could be changed. I think quite a wide variety of independent action would have taken place then.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, that would apply only to the loyalty contract and not to the service contract. Conferences alone would decide what goes in the service contracts, so there would be no independent action on a service contract. There would only be independent action on the other loyalty or patronage contracts, and the normal rates.

Le président: Êtes-vous satisfaits de ces réponses?

Mr. Ouellet: Well, we will see what we do with the independent action clause.

Clause 2 as amended agreed to.

• 1550

The Chairman: We are now on clause 4.

On clause 4—*Non-application of Competition Act*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would like to ask the committee if they would not mind allowing this clause to stand until the Cabinet can direct its attention to it. As we got closer to today and I realized in discussion with members from all parties that the committee might want to make an amendment with respect to paragraph 4(1)(c), officials from all the parts of the government, whether PCO, Consumer and Corporate Affairs, or Transport Canada, were unanimous that it was a substantive amendment and would have to go back to the Cabinet.

Unfortunately, we have simply been unable to arrange that meeting this morning. Mr. Crosbie is in Montreal with respect to the Jacques Cartier Bridge and the Champlain Bridge, and the meeting has therefore been put over. It will have to go before the CCERD committee and PMP. I apologize to the committee, but I have simply been unable to get that change through. The adjournment might unfortunately have to be up to a couple of weeks due to the scheduling problems. I very much regret it, but there it is.

The Chairman: Mr. Epp, you want to add something?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I just wanted to say that it might not hurt at all; it might allow consideration of one or two other amendments which are coming forward today. I would be saying that optimistically. There are other provisions which may assist in balancing in this area. As the Parliamentary Secretary observed this morning, the question of balance is the ultimate question facing us as we consider the amendment.

[Translation]

M. Thacker: Je ne vois pas très bien où vous voulez en venir, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Aux États-Unis, les membres de la conférence sont libres de modifier le tarif après en avoir avisé les autres membres. Dans ces conditions des mesures distinctes par rapport au tarif vont de soi. Mais ces mesures distinctes entraînent des changements non seulement dans les tarifs mais dans toute une série de services. Il y aurait donc toute une série de mesures distinctes.

M. Thacker: Ceci s'appliquerait uniquement aux contrats d'exclusivité et non pas aux contrats d'exclusivité limitée. Les conférences seules sont habilitées à décider ce qui fait partie des contrats d'exclusivité limitée qui ne pourraient donc pas faire l'objet de mesures distinctes. Seuls les contrats d'exclusivité ainsi que les tarifs normaux pourraient faire l'objet de mesures distinctes.

The Chairman: Are you satisfied with these answers?

M. Ouellet: On va voir ce qu'il adviendra de l'article sur les mesures distinctes.

L'article 2 tel que modifié est adopté.

Le président: Nous sommes maintenant à l'article 4.

Article 4—*Non-application de la Loi sur la concurrence*

M. Thacker: Monsieur le président, le comité accepterait-il de réserver cet article afin de permettre au Cabinet de l'étudier. Ayant discuté avec des députés de tous les partis, je me suis rendu compte que le comité comptait proposer un amendement relativement à l'article 4(1)c. Or des fonctionnaires du Bureau du conseil privé, du ministère de la Consommation et des Corporations ainsi que de Transports Canada sont tous d'accord pour dire que, s'agissant d'un amendement sur le fond, il faudrait en référer au Conseil des ministres.

Malheureusement, il nous a été impossible d'organiser une réunion pour ce matin, M. Crosbie étant à Montréal au sujet des ponts Jacques Cartier et Champlain. Le comité du CCERD ainsi que le Comité de la planification et des priorités devront donc en être saisis. Je m'en excuse, mais il m'a été impossible de faire quoi que ce soit aujourd'hui. Malheureusement, il faudra sans doute attendre une quinzaine de jours en raison de la charge de travail.

Le président: Vous avez quelque chose à ajouter, monsieur Epp?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Ce retard nous laissera le temps d'examiner deux nouveaux amendements qui devraient être déposés aujourd'hui. D'autres mesures d'ailleurs permettront peut-être de réaliser un meilleur équilibre car, ainsi que le secrétaire parlementaire le faisait remarquer ce matin, il s'agit justement en l'occurrence d'une question d'équilibre.

[Texte]

Le président: Considérant que le Comité veut apporter un changement de fond à l'article 4, je recommande que cet article soit reporté.

Clause 4 allowed to stand.

The Chairman: Now we are on clause 6.

On clause 6—*Filing of Documents*

Mr. Ouellet: In relation to subclause 4(3), you have made some remarks about whether or not the notice should be 10 days or 15 days or 20 days or whatever. Could you explore the possibility with your Minister of not putting in the act a fixed period of time—10 days. I understand the Americans are reviewing. There are two points of view. Some are saying it should be shorter, but a great majority say it should be longer. It is indeed possible that the Americans will amend and not give a 10-day period, but put 30 days or 45 days or whatever.

We could be in a position of passing this in order to be consistent with the Americans, and next year or the year after have the Americans change it. I do not know when we will readdress this question, in 1993, 1994, I do not know. There could be a discrepancy that exists for a period of time.

If we were to give the Governor in Council the authority to fix this period, you would then have the flexibility you want. If you wanted to carry on with 10 days, you could carry on with 10 days. You do it by regulation. If it is felt that it should be changed because of the argument, which has been presented to me, that we need some consistency in the North American market—it is 10 days in the U.S.—maybe you should retain that flexibility to change it if it changes in the U.S.

Mr. Thacker: We would be happy to explore that, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you.

• 1555

Mr. ForreSTALL: Mr. Ouellet, it is lesser or greater, 10 days less or 10 days more.

Mr. Ouellet: I would not mention it. I would just say that provided any member of the conference may, after giving to the other member of the conference written notice within a certain period, a time set by Governor in Council. . . Something of this nature.

Mr. Thacker: If the committee has that sentiment, we will be happy to explore it. We will do it in any event, but we will come up with an appropriate amendment if the committee wants.

Mr. Redway: I was under the impression that the American legislation, although under review, would not be changed until sometime very close to when our review was taking place. I wonder in the light of that whether there is any real concern here as to a change taking place in the American legislation that would be out of step with ours.

[Traduction]

The Chairman: Since the committee wishes to make a substantive amendment to clause 4, I suggest that we stand this clause.

L'article 4 est réservé.

Le président: Nous abordons maintenant l'article 6.

Article 6—*Dépôt de documents*

M. Ouellet: Concernant l'alinéa 4(3), il a été question de la durée du préavis, qu'il s'agisse de 10, 15 ou 20 jours. Pourriez-vous voir avec le ministre s'il y aurait moyen de ne pas expliciter la durée du préavis—10 jours par exemple. Les Américains, paraît-il, examinent cette question. D'après certains, le préavis devrait être plus court mais d'après la majorité il devrait être plus long. Il se pourrait, dans ces conditions, que les Américains prévoient un préavis non pas de 10 jours mais de 30 voire 45 jours.

Donc, alors qu'en principe nous voulons rendre notre loi cohérente avec celle des États-Unis, nous risquons ainsi de voir les Américains changer la leur d'ici un an ou deux. Or, comme la loi ne sera sans doute pas révisée avant 1993 ou 1994, il y aurait pendant un certain temps une différence entre nos textes législatifs.

En autorisant le gouverneur en conseil à fixer la durée du préavis, on aurait ainsi plus de latitude. Le préavis de 10 jours pourrait d'ailleurs être maintenu. Toute modification éventuelle se ferait par voie de règlement. Puisqu'il s'agit en principe d'uniformiser la réglementation pour toute l'Amérique du Nord et qu'aux États-Unis ce préavis est actuellement de 10 jours, nous pourrions opter pour cette solution afin de pouvoir modifier notre préavis au cas où il le serait aux États-Unis.

M. Thacker: Nous allons examiner cette possibilité, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci.

M. ForreSTALL: L'article prévoit plus ou moins dix jours.

M. Ouellet: Il serait préférable de ne rien mentionner du tout. Il suffirait de dire, à condition que les membres de la conférence, dans les délais prescrits par le gouverneur en conseil, par exemple.

M. Thacker: Si le Comité y tient, nous allons examiner cette possibilité et éventuellement proposer un amendement.

M. Redway: J'avais l'impression que la loi américaine actuellement à l'étude serait modifiée plus ou moins à la même date que chez nous. Je ne pense pas dès lors qu'il y ait un risque réel de voir la loi américaine changer avant la nôtre.

[Text]

Mr. Thacker: I think the evidence is that it is going to take quite a while before they actually come to some consensus. But we thought that on tax reform too, and then bang, they had a tax reform bill that was credible.

Mr. Redway: I have a predisposition not to give too much discretion to the executive, notwithstanding the great experience of my friend here, Mr. Ouellet.

Mr. Thacker: We will explore it, and we will perhaps have an amendment that one of the committee members may wish to put, and the committee can divide on it at that time.

Mr. Ouellet: The unfortunate thing is that it takes so long to pass legislation.

Mr. Redway: Oh, I appreciate that.

Mr. Ouellet: If we were able to move expeditiously, we would not be in these predicaments.

Mr. Redway: We could solve all our problems by passing one act to give the executive authority to do anything it wanted.

Mr. Ouellet: We could also pass an act to keep all the authority and not give it to the Governor in Council.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Ouellet, I wonder if you can recall the evidence of any of the witnesses with respect to that 10-day period. There were suggestions of fixed time periods. Are you saying in this particular item of independent action 10 days was not sufficient time?

Mr. Ouellet: If you look at the documents that have been given to us, most of the conferences who came have said 30 days.

Mr. Reid: Yes, I am looking through it. It is the conferences you are talking about?

Mr. Ouellet: Yes.

Mr. Reid: And the shippers said 90 days.

Mr. Ouellet: No, not for that clause. They said 90 days for a later clause, which was for the giving of notice. That could be a *quid pro quo*. You could give 90 days in one section and 30 in the other.

Mr. Belsher: It is going from two to ten.

Mr. Ouellet: No, it is going from nothing to ten, because that practice currently is not acceptable.

Mr. Redway: But as I understand from the department, two days is usually what is taking place. Is that not correct?

Mr. Manery: No, it is not correct from our point of view. It does not exist in Canada, so there have never been any days set. The testimony we heard was that there were some conferences, perhaps those calling in the United States, that voluntarily have set two days. The conferences

[Translation]

Mr. Thacker: Pas mal de temps s'écoulera sans doute avant qu'un consensus ne se dégage aux Etats-Unis à ce sujet. Mais c'est ce qu'on disait au sujet de la réforme fiscale, or les Américains entendent instituer une réforme fiscale bien plus rapidement que prévu.

Mr. Redway: En principe j'hésite à laisser une trop grande discrétion à l'exécutif.

Mr. Thacker: Nous allons examiner la question et nous vous soumettrons peut-être un amendement sur lequel vous pourriez vous prononcer.

Mr. Ouellet: L'adoption d'un nouveau projet de loi prend toujours énormément de temps.

Mr. Redway: En effet.

Mr. Ouellet: Si on pouvait aller plus vite, nous n'aurions pas ce genre de difficulté.

Mr. Redway: Si on laissait la totalité du pouvoir à l'exécutif, tout serait résolu du même coup.

Mr. Ouellet: Nous pourrions aussi adopter une loi qui donnerait la totalité du pouvoir au Parlement plutôt qu'au gouverneur en conseil.

Mr. Reid: Est-ce que vous vous souvenez de ce que les témoins nous ont dit relativement au préavis de 10 jours? Il me semble qu'ils avaient proposé des préavis fixes. Pensez-vous qu'un préavis de 10 jours soit insuffisant pour ce genre de mesure distincte.

Mr. Ouellet: La plupart des conférences ont préconisé un préavis de 30 jours.

Mr. Reid: Vous dites bien les conférences.

Mr. Ouellet: Oui.

Mr. Reid: Les expéditeurs ont proposé 90 jours.

Mr. Ouellet: Non, pas pour cet article. Le préavis de 90 jours était proposé pour un autre article tandis que, pour celui-ci, il était question de 30 jours.

Mr. Belsher: La durée du préavis passe en l'occurrence de deux à dix jours.

Mr. Ouellet: Non, la durée passe de zéro à dix jours.

Mr. Redway: D'après le ministère, le préavis est généralement de deux jours.

Mr. Manery: Comme cela n'a jamais existé au Canada jusqu'à présent, la durée n'avait pas été fixée. D'après les dépositions des témoins, certaines conférences faisant escale aux Etats-Unis en particulier se sont fixées un préavis de deux jours, préavis qui ne s'applique pas

[Texte]

themselves set it, but not necessarily in Canada. It was associated with the United States conferences, and they had set voluntarily two days.

The Chairman: With respect to clause 6, Mr. Ouellet had asked whether we could give the Governor in Council authority to make regulations. I think he was thinking of computers and the CTC in respect of keeping data in a central bank and distributing it. We have discussed that and there are a couple of reasons why it may not be appropriate. There certainly would be an expense component to it. Secondly, it is a service that may well be better provided by the conferences or some other private enterprise operation. If it is done by the CTC, it would only apply to the conferences. It would not apply to any of the non-conference operators as it does in the U.S., and that would create a distortion between those two sets of competitors. For that reason, we would rather not do it.

• 1600

Mr. Ouellet: I want to move an amendment, but not at this clause in this regard, so I will reserve my argument to when we arrive at that clause.

The Chairman: Shall clause 6 carry?

Mr. Ouellet: We are on clause 6?

Mr. Redway: We stood clause 4.

Mr. Ouellet: Oh, you stood clause 4.

Mr. Redway: That is right. We are on clause 6.

Mr. Ouellet: Oh, I am sorry. I thought you were still on clause 4. You have decided to move to another clause.

The Chairman: No, I did that a few minutes ago. You came back with clause 3.

Mr. Ouellet: What about clause 5?

Mr. Forrestall: We carried that this morning.

The Chairman: It was carried this morning; I have that in my report. Clauses adopted: clauses 3, 5, 7, 8, 11, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, and 27, this morning.

Mr. Ouellet: Clause 5 is passed, okay.

Clause 6 agreed to

On clause 9—*Notice of increase in rate*

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, inasmuch as we may have a week or 10 days to wait, if Mr. Ouellet was considering moving it at this stage, I think it is a matter of courtesy... if that is the appropriate clause, and I would think so.

Mr. Ouellet: For what?

Mr. Forrestall: For your consideration of an amendment you are proposing with respect to the dissemination of information, or do you...?

Mr. Ouellet: The advice I have is to move it at clause 22.

Mr. Forrestall: Oh, okay, fine.

[Traduction]

nécessairement au Canada. Le préavis de deux jours concerne essentiellement les conférences américaines.

Le président: M. Ouellet a demandé si on ne pourrait pas autoriser le gouverneur en conseil à agir par voie de règlement en ce qui concerne l'article 6. M. Ouellet pense sans doute aux ordinateurs et à la CCT qui centraliseraient les données et ensuite les distribueraient. Il existe deux raisons au moins qui militent contre cette suggestion; tout d'abord cela entraînerait des frais. D'autre part les conférences ou une autre entreprise du secteur privé sont mieux placées pour assurer ce service. Si la CCT en était chargée, cela s'appliquerait uniquement aux conférences à l'exclusion des armateurs qui n'ont pas adhéré aux conférences, contrairement à ce qui se fait aux États-Unis. Les concurrents ne seraient donc pas placés sur un pied d'égalité à cet égard et nous estimons donc qu'il est préférable de ne pas procéder de la sorte.

M. Ouellet: Je voudrais proposer un amendement, mais j'attendrai qu'on arrive à l'article en question.

Le président: L'article 6 est-il adopté?

M. Ouellet: Nous en sommes déjà à l'article 6?

M. Redway: L'article 4 a été réservé.

M. Ouellet: Je vois.

M. Redway: Nous sommes donc à l'article 6.

M. Ouellet: Je m'excuse je croyais que nous en étions toujours à l'article 4. Vous avez décidé de passer à un autre article.

Le président: C'est vous qui êtes revenu à l'article 3.

M. Ouellet: Qu'est-ce qui est arrivé à l'article 5?

M. Forrestall: L'article 5 a été adopté ce matin.

Le président: Effectivement l'article 5 a été adopté ce matin. Nous avons déjà adopté les articles 3, 5, 7, 8, 11, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26 et 27.

M. Ouellet: L'article 5 a donc été adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 9—*Augmentation des taux de fret*

M. Forrestall: Puisqu'il se peut que nous soyons obligés d'attendre une dizaine de jours, monsieur Ouellet pourrait peut-être proposer son amendement.

M. Ouellet: A quel article.

M. Forrestall: Vous avez, si j'ai bien compris, proposé un amendement relatif à la diffusion de l'information.

M. Ouellet: On m'a dit de le proposer à l'article 22.

M. Forrestall: Parfait.

[Text]

The Chairman: Shall clause 9 carry?

Mr. Ouellet: Why do you not hold it until we know what is done with clause 4?

The Chairman: Is there a kind of dependency with these two clauses?

Mr. Reid: Not if you are holding a whole lot more for starters.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on this clause, I discussed it again with the Minister last night very carefully, and the shippers would like that notice period to go up to 90 days, but 30 days brings us into line with the current American practice. The Minister's feeling was that we should continue to stay as closely as we can to that American position, so that it is a common North American market.

Now, with respect to clause 4, the Consumer and Corporate Affairs' people do not like that, but nonetheless that is the idea of the Minister. As a result of that, we were not prepared as a government to put any amendments to clause 9, we were prepared to leave it at 30 days, which coincides with the American.

Clause 9 agreed to

On clause 10—*Notice of intention not to be bound by certain terms*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, clause 10 is tied to clause 4 and we would ask that it be stood.

Clause 10 allowed to stand

On clause 12—*Communication of information*

Mr. Thacker: Mr. Epp had asked for that one to be stood.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I have in fact, Mr. Chairman, proposed an amendment, which is in the hands of members. Shall I read the amendment?

Mr. Thacker: Hold on one second, Mr. Epp, I would like to have it.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Certainly. I move that clause 12 be amended by striking out the entire clause, and substituting the following:

• 1605

Each service contract entered into shall be filed confidentially with the commission and, at the same time, a statement of essential terms shall be filed with the commission and made available to the general public. The essential terms shall include: (1) the origin and destination of port ranges in the case of port-to-port movements and the origin and destination of geographic areas, in the case of through intermodal movements; (2) the commodities involved; (3) the minimum volume; (4) the line haul rate; (5) the duration; (6) service commitments; and (7) the liquidated damages for non-performance, if any.

[Translation]

Le président: L'article 9 est-il adopté?

M. Ouellet: Pourquoi ne pas attendre que l'article 4 ait été adopté.

Le président: Y a-t-il un lien entre les deux?

M. Reid: Non, puisque plusieurs autres articles ont été réservés.

M. Thacker: Monsieur le président, j'en ai discuté à nouveau avec le Ministre hier soir et il semblerait que les expéditeurs voudraient porter la période de préavis à 90 jours, mais un préavis de 30 jours serait conforme à ce qui se fait actuellement aux Etats-Unis. Le Ministre est d'avis qu'il faudrait dans toute la mesure du possible harmoniser nos règles avec celles des Etats-Unis de façon à ce qu'il y ait un seul marché commun nord-américain.

Les spécialistes du ministère de la Consommation et des Corporations ont exprimé des réserves relativement à l'article 4, mais le Ministre insiste sur son point de vue. Le gouvernement a donc décidé de ne pas modifier l'article 9 et de maintenir le préavis de 30 jours, conformément à ce qui se passe aux Etats-Unis.

L'article 9 est adopté.

Article 10—*Dérogation aux conditions*

M. Thacker: Monsieur le président, l'article 10 se rapportant à l'article 4, je vous demanderais de bien vouloir le réserver.

L'article 10 est réservé.

Article 12—*Communication de renseignements*

M. Thacker: M. Epp a demandé de réserver cet article.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'ai remis aux membres du Comité le texte de mon amendement à cet article. Dois-je vous en donner lecture?

M. Thacker: Un instant s'il vous plaît, monsieur Epp.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je propose que l'article 12 soit modifié en remplaçant le texte par ce qui suit:

Tous les contrats d'exclusivité limitée seront déposés auprès de la Commission et, en même temps, sera également déposée auprès de la Commission une déclaration des conditions essentielles, qui pourra être consultée par le public. Les conditions comprendront: (1) l'origine et la destination des navires dans le cas de déplacements entre deux ports ainsi que l'origine et la destination des régions géographiques dans le cas de transport intermodal; (2) les marchandises transportées; (3) le volume minimum; (4) le tarif; (5) la durée; (6) les conditions du contrat et (7) les dommages-intérêts liquidatoires au cas où les conditions n'auraient pas été respectées.

[Texte]

This proposed amendment would bring the Canadian act into conformity with U.S. law in ensuring that the vital details of service contracts are available to the public. This proposal is designed to ensure that ocean shipping conforms to the requirements of common carrier activity. It is designed to ensure that discriminatory rate making is not going to bedevil the Canadian economy.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think it is quite complex. I think we should ask Mr. Manery to explain this vis-a-vis the U.S. situation, big shippers and small shippers.

Mr. Manery: As I see it, this clause is essentially the same as the U.S. clause. They are required to file a summary. In their case, this essentially has made it non-confidential, because knowing the volumes involved and the port ranges or area from which it is coming, they can quickly identify their competitors. Anyone in the business can do it.

I am told by the Canadian shippers that in the Canadian case they have fewer shippers involved. They would be able to readily identify the shipper involved, even though the name is not here. On the other hand, at least one small shipper has said this type of thing would be very beneficial, because as a small shipper he could not negotiate the same rate as a big shipper. Having this information available would give them an opportunity to point out that it has been given to a bigger shipper. They would like the same rate. That is an explanation of the arguments as I understand them.

Mr. Ouellet: What is wrong with giving a chance to the small shipper?

Mr. Manery: The concern about giving it to small shippers is that if you do, you give up the confidentiality. Because of the small number of shippers involved, you have to weigh giving up the confidentiality with allowing the small shippers to get the same advantage.

Mr. Ouellet: On the other clause, you insist on copying the U.S. Here is an example where we give you an amendment that copies the U.S., and you say it is no good. How about a little consistency here?

Mr. Forrestall: Bill C-18 is not copied from any American act. The two are a bit of a balance. I think there is a difference, Mr. Chairman.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It may be possible we can do things with the domestic scene in the case of Bill C-18. There are of course concerns about its consequences. In this case, we are dealing with a matter in which we are a relatively small factor, much at the mercy of international operators and companies based in other countries. In that context, I think it would be as well to avoid discrimination. With all due respect to Mr. Manery, if one is being asked to choose between confidentiality as some kind of a virtue of the small shipper, I would as

[Traduction]

Cet amendement aurait pour effet d'harmoniser la loi canadienne et la loi américaine en permettant au public de prendre connaissance des détails essentiels des contrats d'exclusivité limitée. Cet amendement aura également pour effet d'assujettir le transport maritime aux mêmes conditions que celles qui régissent les autres modes de transport. Cela empêcherait également la fixation de tarifs discriminatoires.

M. Thacker: Monsieur le président, comme il s'agit d'un amendement fort complexe, je trouve qu'on devrait demander à M. Manery de nous expliquer comment cela se compare avec ce qui se passe aux États-Unis ainsi que les incidences pour les petits et gros expéditeurs.

M. Manery: Cet article me paraît identique à celui qui est en vigueur aux États-Unis et aux termes duquel les armateurs sont tenus de déposer un résumé, si bien que plus rien n'est confidentiel car, dès lors qu'on connaît les volumes des marchandises, les ports d'escale et le lieu d'origine, identifier la concurrence ne pose aucun problème.

Or, au Canada, le nombre d'expéditeurs étant plus limité, on saurait immédiatement de quel expéditeur il s'agit même si son nom ne figurait pas dans le dossier. Par contre, un petit expéditeur a fait valoir que ce genre de situation lui serait très favorable, car généralement les petits expéditeurs n'arrivent pas à obtenir les mêmes prix que les gros. Par contre, s'ils disposaient de ces renseignements, ils pourraient exiger de l'armateur le même tarif que les gros expéditeurs.

M. Ouellet: Et pourquoi ne pas donner leur chance aux petits expéditeurs?

M. Manery: Si on le faisait, cela supprimerait le caractère confidentiel de ces contrats. Étant donné le nombre restreint d'expéditeurs, il s'agit de savoir ce qui est plus important, maintenir le caractère confidentiel de ces contrats ou bien permettre aux petits expéditeurs de bénéficier du même tarif.

M. Ouellet: Vous avez insisté, pour les autres articles, d'harmoniser nos dispositions avec celles qui sont en vigueur aux États-Unis. Or voilà un amendement qui aurait justement cet effet, et néanmoins vous êtes contre. Cela manque de logique à mon avis.

M. Forrestall: Le projet de loi C-18 n'est pas une copie d'une loi américaine. Il existe une différence, monsieur le président.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Avec le bill C-18, nous pourrions agir sur la situation nationale. Il ne faut pas oublier en effet que les armateurs canadiens sont peu de chose par rapport à nos concurrents étrangers et, dans ces conditions, il est donc peut-être préférable d'éviter toute discrimination. M. Manery nous assure qu'il s'agit de choisir entre le caractère confidentiel de ces contrats et la protection des petits expéditeurs. Mais j'estime pour ma part qu'en réalité il s'agit de choisir entre une discrimination en faveur des gros expéditeurs, d'une part,

[Text]

soon make it clear that we have the decided risk of discrimination in favour of big shippers on one hand and the possibility of protecting small shippers on the other hand. In that case, there is absolutely no doubt on which side I would want to come down.

Mr. Forrestall: You are dealing hypothetically. What if you had a carrier who wanted to assist a small business in getting established, for example, in the offshore market, and offered them a very good contract against the prospects for gaining the business in the future and it became known to a large shipper?

• 1610

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think there are possibilities of doing that on Tuesday. Short-term special arrangements could provide for that without opening the door for the large shippers insisting on the same thing. Certainly this is the hypothetical possibility one wants to put forward.

Mr. Forrestall: I knew you were going to say that. I should not have raised it. Once I had opened my mouth I knew I was in trouble.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Cancel it off then.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I recognize that this proposed amendment sets out certain essential terms, and if we are talking about a made-in-Canada agreement I think the explanation given was that it would be very easily identified because of the smaller number of shippers.

I have another concern, and it relates to the opening comment of the proposed clause 12, which is in the proposed legislation now dealing with the exception, except as authorized under clause 13 and subclause 15(2). Looking at those sections, there is certain information that becomes public. What would be the impact of the amendment, Mr. Epp, on these two subsequent clauses, which are referred to in the existing proposed legislation? Are we really saying that all of this essential information should become public knowledge as you are setting out in your proposed amendment? It certainly in my mind eliminates the nature and purpose of confidential contracts.

I have to say this too. We discussed and considered confidential contracts at great length and the other modes of transportation sector—merits, benefits, contradictions, whatever—in Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There are very great dangers, which we will only discover in the process of working with it. As far as clause 13 is concerned, I have proposed an amendment which I think will fill the gap. Some minor change is certainly necessary. The amendment is, to answer your concern specifically, to take line 10 on page 9, or allow confidential information contained in a copy of a service contract that has been filed to be communicated. Clearly there will still be some confidential information in the contract, quite distinct

[Translation]

et la possibilité de protéger les petits expéditeurs, de l'autre. Or, placé devant pareil choix, ma décision ne ferait aucun doute.

M. Forrestall: Ce sont-là des possibilités purement hypothétiques. Qu'est-ce qui arriverait si un petit armateur décidait d'offrir d'excellentes conditions à une entreprise afin de lui permettre d'emporter une commande à l'exportation, dans l'espoir d'obtenir ainsi d'autres contrats de transport à l'avenir, et si un gros armateur avait vent de l'affaire.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On pourrait peut-être le faire mardi. Certaines ententes spéciales à court terme pourraient être autorisées, et ce, sans ouvrir la porte aux gros expéditeurs qui voudraient obtenir le même privilège. C'est une possibilité qu'on pourrait envisager.

M. Forrestall: Je savais que c'était ce que vous alliez dire. Je n'aurais pas dû en parler. Je savais que je n'aurais pas dû ouvrir la bouche.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): N'en parlons plus alors.

M. Reid: Monsieur le président, je sais que cet amendement établit certaines modalités essentielles, et, s'il est question ici d'un accord qui serait totalement canadien, les choses seraient plus faciles en raison du plus petit nombre d'expéditeurs.

Ce qui m'inquiète, ce sont les premières lignes de l'article 12 qui prévoient une exception à l'article 13 et au paragraphe 15(2). Si l'on se reporte à ces articles-là, certains renseignements seront rendus publics. Or, monsieur Epp, quelles conséquences aurait votre amendement sur ces deux articles dont il est question à l'article 12? Tous ces renseignements essentiels devraient-ils être rendus publics comme votre amendement semble le proposer? Si tel était le cas, les contrats confidentiels n'auraient plus aucune raison d'être.

Permettez-moi d'ajouter ceci: nous avons beaucoup discuté des contrats confidentiels, de leur bien-fondé, de leurs avantages, de leurs inconvénients, etc., lorsque nous avons examiné les projets de loi C-18 et C-19.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Les risques sont gros, c'est vrai, mais nous ne les découvrirons qu'au fur et à mesure. Quant à l'article 13, j'ai proposé un amendement qui, je crois, permettra de régler le problème. Certains changements mineurs seront sans doute nécessaires. Pour répondre à votre question, je propose de modifier la ligne 10, page 9, de la version anglaise et de permettre aux responsables de communiquer les renseignements confidentiels figurant dans un exemplaire d'un contrat d'exclusivité limitée déposé auprès de la Commission. Il

[Texte]

from the summary—this statement of essential terms—which would be prepared and made public or available to the general public.

Mr. Ouellet: You are quite right to say that we discussed it quite a lot at the time of the studies and of Bill C-18. Obviously you will recall that a number of witnesses who appeared before us on Bill C-18 have indicated that confidential contracts could lead to grave prejudice towards some remote areas, certainly to the Maritimes and a number of small shippers. We were members of the opposition. Both parties were trying to convince you to give up this confidential contract aspect of the bill, but you did not want to do it, so I suspect it is consistent with the argument.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I was wanting to get the sentiment of the committee, because I think the starting point would be certainly opposed to the amendment. As well, I appreciate Mr. Epp has taken it from the American legislation, but they write their legislation differently than we do, so I am advised that the words "each service contract entered into shall be filed confidentially with the commission" would cause our drafters to go berserk and they would rather put it in a Canadian style.

Therefore, if the committee can agree on a consensus that this is what we want to do, I think I would be asking for it to be delayed so we could put it into Canadian drafting terminology. But at this point I think we would be...

• 1615

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): One is always grateful for the services of experts and officials. Clearly, I would be quite ready to see this turned into Canadian language and I appreciate the serious consideration of it. If one or two people present a rather well-worn debate, the fact remains that here we are dealing with an international and continental situation, not just a Canadian one. I think it deserves some very careful consideration to determine whether we do not want to work in a similar way, of course, with Canadian language in this area.

Mr. Thacker: Yes, but the other part I had forgotten about is that the evidence was that this type of clause is what led to the "Crazy Eddie" situation and chaos down in the U.S., and I do not think we should get ourselves into that, as a matter of principle.

So I would very much be leaning against your amendment in principle at this point, Mr. Epp. In fact, I wonder if such a major change would not be against the principle of the bill as drafted, because it is quite different from clause 12, is it not? It is an amendment to—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Yes, but considering another modification of principle, and I think this one is

[Traduction]

est évident que certains renseignements confidentiels figurant dans ces contrats ne seront pas communiqués car il s'agit de ne rendre public que ce résumé, cet énoncé des modalités essentielles.

M. Ouellet: Vous avez tout à fait raison de dire que nous en avons beaucoup discuté lorsque nous avons examiné le projet de loi C-18. Vous vous souviendrez sans doute qu'un certain nombre de témoins qui ont comparu devant le Comité à ce sujet nous ont dit que ces contrats confidentiels pourraient causer de graves préjudices dans les régions éloignées en particulier dans les Maritimes et à un certain nombre de petits expéditeurs. Les deux partis d'opposition ont essayé de vous convaincre de laisser tomber ces contrats confidentiels, mais vous vous y êtes refusé, et je suppose donc que cela va de pair avec l'argument présenté.

M. Thacker: Monsieur le président, je voulais savoir ce qu'en pensait le Comité, car je crois que, à première vue, nous nous opposerions à cet amendement. De plus, je sais que M. Epp a tiré cette phrase de la législation américaine, mais les États-Unis procèdent autrement lorsqu'ils rédigent leurs lois et on me dit que la phrase «chaque contrat d'exclusivité limitée conclu est déposé en toute confiance auprès de la Commission» rendrait nos rédacteurs complètement dingos et ils préféreraient trouver une façon plus canadienne de dire les choses.

En conséquence, si tous les membres du Comité arrivent à s'entendre sur ce point, je vous demanderais de réserver cet article pour que nous puissions le rédiger à la canadienne. Mais pour le moment je crois que nous...

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Nous sommes toujours reconnaissants des services que nous offrent les experts et les hauts fonctionnaires. Je serais tout à fait disposé à ce que cet article soit rédigé de façon canadienne et je vous remercie d'examiner cet amendement sérieusement. Si une ou deux personnes présentent des faits qui ont déjà fait l'objet de nombreuses discussions, il n'en demeure pas moins que cela dépasse le simple cadre canadien et constitue une question d'ordre international. Je crois que nous devons sérieusement nous demander si nous ne voulons pas adopter les mêmes procédés en les formulant selon notre tradition, évidemment.

M. Thacker: Oui, mais j'avais oublié qu'on nous avait dit que ce type d'article avait été à l'origine de l'affaire *Crazy Eddie* qui avait entraîné tout un chambardement aux États-Unis et je ne crois pas que nous devrions leur emboîter le pas, par principe.

Monsieur Epp, à première vue, je vous dirais que je m'oppose à votre amendement. En fait, je me demande si une modification aussi importante n'irait pas à l'encontre des principes de ce projet de loi, car votre amendement diffère beaucoup de l'article 12, n'est-ce pas? C'est un amendement...

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oui, mais à propos d'une autre modification de principe, et je crois que celle-

[Text]

worth considering, confidentiality happens to be a Canadian hang-up at the moment. I do not think it is going to be a virtue at all, and it will only take a couple of years' practice for that to become quite clear. Why pursue it in this area, where it is going to be all the more detrimental?

Mr. Forrestall: But I do not think that is going to happen at all; I think it is going to be with us for some time. I wonder about the extritoriality of it, the requirement of a foreign national to do—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Extritoriality is shot through this bill. That is not going to help you, I do not think. To impose on the conferences, as I said at the end of the day on Tuesday... to impose certain Canadian requirements on business organizations internationally, particularly the one on confidential service contracts, could be regarded as a gratuitous interference by the Canadian Parliament in business affairs of international organizations. So that principle does not help.

Mr. Reid: They do not like you interfering with business contracts, do they? Are you in favour of monopolies and cartels as a general principle?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): No, I am in favour of good stout regulation, Mr. Reid, but that is what we are fighting.

Mr. Reid: That is what you are getting.

Mr. Forrestall: Fighting for or against?

Le président: Je le dirai en français. Faire un changement de fond d'un article ne nécessite pas l'approbation du Cabinet. On ne doit pas ambitionner et reporter sans trop de discussions d'autres articles. Il faudrait éviter le plus possible de reporter les articles et plutôt prendre des décisions.

Avant de passer au vote sur l'amendement proposé par M. Epp, notez une erreur à la première ligne. Il faudrait lire

lines 42 and 44, instead of lines 43 and 45.

Amendment negatived.

Clause 12 agreed to on division.

On clause 13—*Exception*

The Chairman: You have an amendment, Mr. Epp?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think it is inconsequential; I shall crumple it up.

Clause 13 agreed to on division.

• 1620

On clause 14—*Filing of complaints*

Mr. Ouellet: I had had a chance to discuss with the former director of competition—I could not reach the director I talked to, Mr. O'Farrell, who has been working

[Translation]

ci devrait être sérieusement examinée, le caractère confidentiel des choses semble être le dada du gouvernement canadien en ce moment. Je ne crois pas que ce sera une bonne chose, et il suffira d'attendre deux ans pour en avoir la preuve. Alors pourquoi l'imposer dans ce domaine où cela ne nous attirera que des ennuis.

M. Forrestall: Mais ce ne sera absolument pas le cas, à mon avis; je crois que cela va durer. Je me pose des questions à propos de l'étranger, de l'obligation faite à une compagnie étrangère de...

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): L'extritorialité en prend pour son rhume dans ce projet de loi. Cela ne va pas vous aider, je crois. Imposer aux conférences, comme je l'ai dit mardi dernier, en fin de journée... imposer certaines conditions à des entreprises internationales, en particulier celle portant sur les contrats d'exclusivité limitée confidentiels pourrait être assimilé à une ingérence injustifiée du Parlement canadien dans les affaires d'organismes internationaux. Ce principe ne tient donc pas debout.

M. Reid: Ces entreprises ne veulent pas que vous vous ingérez dans leurs contrats, c'est cela? Est-ce que ce sont des monopoles et des cartels que vous voulez?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Non, je veux que les règlements se tiennent, monsieur Reid, et c'est ce que nous demandons.

M. Reid: Votre vœu est exaucé.

M. Forrestall: Vous êtes pour ou contre?

The Chairman: I will say it in French. A substantive change made to a clause does not need to be approved by Cabinet. We should not overdo it and stand other clauses with little or no discussion. We should avoid as much as possible delaying any clauses and we should make decisions.

Before calling the question on the amendment proposed by Mr. Epp, please note that there is a mistake on the first line. It should read:

lignes 42 et 44 et non lignes 43 et 45 dans la version anglaise.

L'amendement est rejeté.

L'article 12 est adopté à la majorité des voix.

Article 13—*Dérogation*

Le président: Avez-vous un amendement à proposer, monsieur Epp?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je crois qu'il est inutile; je vais en faire une boulette.

L'article 13 est adopté à la majorité des voix.

Article 14—*Dépôt des plaintes*

M. Ouellet: J'ai eu l'occasion de discuter de cet article avec l'ancien directeur de la concurrence—je n'ai pas pu me mettre en rapport avec le directeur à qui j'ai parlé, M.

[Texte]

on the preparation of this legislation—and he has satisfied my fear and I think I am disposed to support this clause.

Clauses 14 to 17 inclusive agreed to.

On clause 21—*Meetings*

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I have an amendment proposal. The amendment on clause 21 is that it be amended by striking out lines 17 through 25 on page 12 and substituting the following:

21(1) Members of a conference engaged in the transportation of goods from any place in Canada to any place outside Canada and a shipper group designated pursuant to section 22 shall negotiate rates and charges of common interest to the shipper group, as well as other terms and conditions for the carriage of goods when reasonably requested in writing by either of the said parties, each of whom shall provide information sufficient for the mutually satisfactory conduct of such negotiations.

(2) In the event that such negotiations are not successful, either party may submit the matter to conciliation proceedings. In the event the parties cannot agree on who should act as conciliator, a person shall be appointed by the Canadian Transport Commission to act in that capacity.

These two subclauses, as I noted this morning, were ones that were recommended in the report on the Shipping Conferences Exemption Act of 1979, which was completed in December of 1982. They are in fact attempts to take the meetings about which shippers have complained and provide some additional legislative resources, if you will—provide some strength for those meetings between designated shipper groups. And we are expecting more than just the Canadian Shippers' Council to be at work in the future... with conferences it might be more successful.

The Chairman: I think it will take a few seconds for a proper reading.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would speak against this amendment. It was in the old original Bill S-12 that was considered by the Senate flowing out of that committee report. Very serious problems were pointed out with respect to it and it was therefore pulled out of this draft of the bill; instead, substantial changes were made to independent action to permit that type of leverage and balancing of the act. Therefore I would speak against this amendment.

Conciliation goes very close to actually setting the rates, and that seemed to be a very serious problem when you are dealing with international conferences and with just one country.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Could I ask what the very serious difficulties were? It seems to be a repugnance on what it may involve, but what were the very serious difficulties?

Mr. Thacker: Primarily in balancing the shippers and the conference people. The conference members came in

[Traduction]

O'Farrell, qui a préparé cette loi—et il a réussi à dissiper mes craintes; je suis donc disposé à en voter l'adoption.

Les articles 14 à 17 inclusivement sont adoptés.

Article 21—*Réunions*

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): J'ai un amendement à proposer. Je propose qu'on remplace les lignes 20 à 27, page 12, par ce qui suit:

21(1) Les membres d'une conférence qui se livrent au transport de marchandises provenant du Canada et un groupe d'expéditeurs désigné conformément à l'article 22 doivent négocier les tarifs et droits qui s'appliquent au groupe d'expéditeurs, ainsi que toutes autres modalités relatives au transport de marchandises, sur demande écrite de l'une ou l'autre partie présentée dans des conditions acceptables, chacune devant fournir des renseignements suffisants pour le bon déroulement de ces négociations.

(2) Si ces négociations n'aboutissent pas, chaque partie peut demander à ce qu'un conciliateur soit nommé. Lorsque les parties ne s'entendent pas sur le choix du conciliateur, la Commission canadienne des transports nommera une personne qui agira à titre de conciliateur.

Comme je l'ai dit ce matin, ces deux paragraphes avaient été recommandés par les auteurs du rapport sur la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, rapport terminé en décembre 1982. Ces deux paragraphes visent à renforcer les réunions entre groupes d'expéditeurs désignés et, à l'avenir, le *Canadian Shippers Council* ne sera pas le seul à intervenir... Cela donnera peut-être davantage de résultats avec les conférences.

Le président: Donnez-nous le temps de lire cet amendement.

M. Thacker: Monsieur le président, je m'oppose à cet amendement. Il figurait dans l'ancien projet de loi S-12 que le Sénat avait préparé à la suite du rapport de ce Comité. Les graves problèmes auxquels cet amendement aurait donné lieu avaient été cités à l'époque, et le Comité sénatorial avait par conséquent décidé de le supprimer du projet de loi; pour rééquilibrer la loi, d'importants changements ont été apportés aux mesures distinctes. Je m'oppose donc à cet amendement.

La conciliation pourrait facilement être assimilée à la fixation de tarifs, ce qu'il faut éviter lorsqu'on est en présence de conférences internationales et d'un seul pays.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Puis-je vous demander de quelle nature étaient ces problèmes? Vous semblez en rejeter les conséquences, mais à quels graves problèmes faites-vous allusion?

M. Thacker: Il faut essayer de réaliser un équilibre entre les expéditeurs et les conférences. Les membres des

[Text]

and argued strongly against it in Bill S-12, so when this Bill C-21 was put together the officials backed off there in their interdepartmental committee and moved in on substantial independent action to inject an element of competition among the conference members.

• 1625

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): A little bit of competition exists in many of the trades. The question is whether to disrupt conferences or to try to ensure that they work properly. This is an attempt to have the conferences function as they should. Given the disruptive alternative proposed in the bill, I think there is much to be said for this one.

Mr. Thacker: What is the disruptive alternative?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Independent action imposed on the conferences. Unless the Cabinet deliberation is going to modify that very seriously... *Freedom to Move* after all suggests that the government recognizes that it is not feasible to eliminate the conference system; rather, it is necessary to find the best means of regulating conference operations so as to produce the greatest benefit for shippers. Surely one of the sensible things to do is to then strengthen the shipping groups in order to have fruitful meetings with the conferences.

Mr. Thacker: But Mr. Chairman, a whole raft of sections of this act very much augment the strengths of the shippers—very much so. Even if the amendment to paragraph 4(1)(c) were to be changed, Bill C-21 as drafted very much augments the power of shippers. It is a shipping bill—

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oh, I realize. . .

Mr. Thacker: —but there is a point where we do not want to go too far, because, as we point out and all the witnesses pointed out, conferences are a real part of the world and they have in fact provided some order and stability. If we start mucking around too much with it, we may well bring chaos and instability, and that is certainly not in the interest of our own shippers.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): That is what clause 12 is about.

Mr. Thacker: That is the balance.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): The debate a few minutes ago was whether we were not going to disrupt them, or would instead maintain them.

I think in this case we are trying to ensure that the meetings, which we still want to have take place, presumably between the groups of Canadian shippers and the conferences, will be more productive. Conciliation is after all an attempt to persuade people to come together at

[Translation]

conférences se sont violemment opposés à cet article du projet de loi S-12 et lorsque le projet C-21 a été préparé, les fonctionnaires du ministère ont préféré, après en avoir discuté au sein de leur commission interministérielle, de ne pas l'insérer dans le projet de loi et au contraire de modifier les dispositions régissant les mesures distinctes pour favoriser la concurrence entre les membres de conférences.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): La concurrence existe dans de nombreux corps de métiers. Mais la question qui se pose est la suivante: devons-nous entraver la bonne marche des conférences ou au contraire essayer de veiller à ce qu'elles puissent faire leur travail. Cet amendement rétablit la bonne marche de ces conférences. Vu l'entrave que présente ce projet de loi, je crois que vous pourriez envisager d'adopter l'amendement que je propose.

M. Thacker: De quelle entrave parlez-vous?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Des mesures distinctes imposées aux conférences. A moins que le conseil des ministres, après en avoir discuté, modifie cet article de fond en comble. . . Après tout, le rapport *Aller sans entraves* indique que le gouvernement devrait reconnaître qu'il est impossible de se défaire de ce système de conférences; il faut, au contraire, chercher à mieux réglementer les activités des conférences pour que les expéditeurs puissent en tirer le plus de profit possible. La chose la plus sensée à faire par la suite serait de consolider les groupes d'expéditeurs pour que les réunions avec les conférences donnent de bons résultats.

M. Thacker: Mais, monsieur le président, cette loi comporte toute une série d'articles qui renforcent la position des expéditeurs. Même si l'amendement à l'alinéa 4(1)(c) devait être modifié, le projet de loi C-21 renforce la position des expéditeurs. C'est un projet de loi portant sur les conférences maritimes. . .

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Oh, je le sais. . .

M. Thacker: . . . mais il ne faut pas exagérer car, comme nous l'avons dit et comme l'ont dit tous les témoins qui ont comparu devant le Comité, les conférences sont une réalité et ont d'ailleurs apporté ordre et stabilité. Si nous nous mettons à tout modifier, ce sera la zizanie et nos propres expéditeurs n'y trouveraient pas leur compte.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est précisément l'objet de l'article 12.

M. Thacker: C'est l'élément stabilisateur.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il y a quelques instants, nous nous demandions si nous n'allions pas entraver leurs activités ou si nous allions les laisser faire.

En l'occurrence, cet amendement a pour objet de veiller à ce que les réunions, qui doivent se poursuivre, entre les groupes d'expéditeurs canadiens et les conférences, donnent de meilleurs résultats. Après tout, la conciliation est une tentative faite pour persuader les gens

[Texte]

some point when the so-called "invisible hand" fails. We have people persuading more conversation.

As far as I am concerned, this particular proposal is an offset for the shippers' having lost, in my mind, the confidentiality of service contracts which I put forward in clause 12. My proposals for clause 12 and clause 21 are designed to create a better balance than the one the government is putting forward.

Mr. Thacker: I think, Mr. Chairman, the interdepartmental committee and the Cabinet looking at it have struck a balance in Bill C-21. I think this would be creating too much of an imbalance one way or the other, and we would therefore argue against it on that basis too.

Mr. Ouellet: If Mr. Epp is successful with this amendment, is he saying that we should drop the independent action clause? In other words, you want this instead of the independent action clause, or you want both for the shippers?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I think I would be most happy if we were to strengthen the shippers' position with this, give up our attempts to disrupt the conferences through independent action, and allow those who see advantage in independent action to slide out of the conferences as they can and strike deals outside them. Let us not use Canadian law to attack international commercial organizations.

The Chairman: Personally, I have some doubt about the acceptability of this amendment, because the title of clause 21 is "Meetings", and you are talking about negotiations. I think they are two different things.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It is impossible to negotiate without meetings, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: I think I would tend to agree with Mr. Epp; I would not strike it out for that reason. I just wonder whether we can do it or not. I think that it in essence runs somewhat contrary to the Cabinet, but that would be the more precise reason.

• 1630

Mr. Ouellet: Clearly, we could do it. As you know, for the two other modes, there is a possibility we are just out of Bill C-18. I think in sections 48 to 57 of the National Transportation Act, we have a process of arbitration.

Mr. Forrestall: Media consideration—

Mr. Ouellet: I would like to know from the Parliamentary Secretary why this process is acceptable for the railways and trucking industry but not for the conference.

[Traduction]

de se rencontrer lorsque la main dite invisible a échoué. Il y a des personnes qui les persuaderont de continuer les discussions.

Pour ma part, cet amendement compense la perte par les expéditeurs du caractère confidentiel des contrats d'exclusivité limitée, amendement que j'avais présenté à l'article 12. Les amendements à l'article 12 et à l'article 21 visent à créer un plus grand équilibre que celui que propose le gouvernement.

M. Thacker: Monsieur le président, je crois que la Commission interministérielle et le Conseil des ministres qui a examiné ce projet de loi ont réussi à réaliser cet équilibre. Cet amendement aurait, je crois, pour conséquence de créer un trop grand déséquilibre d'un côté ou de l'autre, et nous le rejetons pour cette raison également.

M. Ouellet: Si l'amendement de M. Epp était adopté, l'article portant sur les mesures distinctes devrait-il être supprimé? Autrement dit, préférez-vous cet article à celui sur les mesures distinctes ou voulez-vous conserver les deux?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je crois que je serais satisfait si nous renforçons la position des expéditeurs en adoptant cet amendement, si nous n'essayions pas d'entraver les activités des conférences par le biais de ces mesures distinctes et si nous laissons à ceux qui voient ces mesures distinctes d'un bon oeil de se désolidariser des conférences et de conclure des ententes en dehors du système. Je ne voudrais pas que les lois canadiennes entravent les activités des entreprises internationales.

Le président: Pour ma part, j'ai des doutes quant à la recevabilité de cet amendement car le titre de l'article 21 est «réunions» et vous parlez de négociations. Je crois que ce sont deux choses différentes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Il est impossible de négocier sans réunions, monsieur le président.

M. Forrestall: Je crois que M. Epp a raison; je ne le déclarerais pas irrecevable pour cette raison. Je me demande simplement si nous pouvons adopter cet amendement ou non. Je crois qu'il est contraire à la position prise par le conseil des ministres, et le rejeter pour cette raison-là se justifie davantage.

M. Ouellet: Ce serait possible à mon avis. Comme vous le savez, pour les deux autres modes de transport, il se peut que nous nous situions en dehors de la portée du projet de loi C-18. Je crois que les articles 48 à 57 de la Loi nationale sur les transports prévoient une procédure d'arbitrage.

M. Forrestall: Pour des raisons journalistiques. . .

M. Ouellet: Je voudrais demander au secrétaire parlementaire pourquoi cette procédure est prévue pour les compagnies ferroviaires et pour l'industrie du camionnage et non pour les conférences.

[Text]

Mr. Thacker: It may have to do with the fact that in Bill C-18 it is all our domestic citizens, corporations and the industry within Canada. The Shipping Conferences Exemptions Act applies to conferences, which are international bodies, and there is a question of extraterritoriality. How can you force them to the table? What is the punishment if they do not agree with you?

The whole purpose of the bill is to set forth those minimal conditions under which a conference can be exempt from prosecution under our Competition Act. The whole thrust of the bill is to set out those terms. It is not the intention of the bill to interrupt commercial relations between shippers and carriers. They have to negotiate it, fight, win, lose and change over time. The government does not want to be in that part of the process in terms of conferences or individual carriers. We may well do that in our own domestic marketplace, dealing with our own railways, trucks and people.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): If there is going to be serious Cabinet reconsideration of one part, it seems to me it might be worth having something else which might allow for a different kind of balance.

Mr. Thacker: It might be one thing for the Cabinet to reconsider a clause on which it is split, but I think the Cabinet would be quite unanimous on this one because it has directed its mind to it. I appreciate your amendment, Mr. Epp, but I am hoping members will vote against it. I intend to.

Mr. Forrestall: You have the other familiarity as well. Of the carriage, 100% is foreign and 50% of the remaining total business is also foreign, leaving one-quarter of the total business—

Mr. Ouellet: Okay. We are waiting for your decision, Mr. Chairman.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I wanted to ask a question, either to Mr. Epp, who has considered the clause in detail, or to the Parliamentary Secretary. Clause 21, as proposed in the legislation and in the amendment, refers to shipping groups. Did you at all contemplate a shipper, big or small, wanting to do business with a conference carrier? Are we eliminating the shipper in an individual capacity from dealing with a carrier by this clause because we refer only to designated shipping groups?

Secondly, this morning I heard Mr. Shepherd speaking in terms of being called to mediate disputes among carriers in a conference. On Tuesday it was indicated to us by that great Japan and Canada eastern or Canada western matter that carriers could get in and out of the conference fairly quickly. They had only to take an independent action, ask out and they got out. There were no restrictions on getting back in. They did not indicate they went through a mediation dispute before they were allowed out or into the conference. I strongly suspected it was not quite as easy as that to get in and out of

[Translation]

M. Thacker: Il se peut que ce soit parce que le projet de loi C-18 régit le transport intérieur. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes régit les conférences, qui sont des organismes internationaux, où la question d'extraterritorialité entre en jeu. Comment pourriez-vous les obliger à négocier? Quelles en seraient les sanctions si elles refusaient de le faire?

Ce projet de loi a pour but d'établir les conditions minimales permettant à une conférence d'être exemptée de toute poursuite judiciaire en vertu de la Loi sur la concurrence. Ce projet de loi établit ces modalités. Il n'a pas pour objet d'entraver les relations commerciales entre expéditeurs et transporteurs. Ces derniers négocient, se battent, gagnent quelques parties, en perdent d'autres et rectifient leur tir. Le gouvernement ne veut pas s'ingérer dans ces activités-là. Nous pouvons réglementer notre propre marché intérieur, nos propres compagnies ferroviaires, nos propres entreprises de camionnage et nos propres citoyens.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si le Conseil des ministres va réexaminer sérieusement une partie de ce projet de loi, il me semble qu'il pourrait proposer une autre façon d'équilibrer ce projet de loi.

M. Thacker: Le Conseil des ministres va réexaminer un article sur lequel tous les ministres ne s'entendent pas, mais je crois qu'en l'occurrence cet article fait l'unanimité. J'apprécie votre amendement à sa juste valeur, monsieur Epp, mais j'espère que les députés ne l'adopteront pas. J'ai l'intention de voter contre.

M. Forrestall: N'oublions pas non plus que tout le transport est effectué par des compagnies étrangères, 50 p. 100 des activités restantes étant étrangères, ce qui laisse un quart. . .

M. Ouellet: Bien. Nous attendons votre décision, monsieur le président.

M. Reid: Monsieur le président, je voudrais poser une question, soit à M. Epp, qui a étudié cet article dans le détail, soit au secrétaire parlementaire. L'article 21, prévu dans le projet de loi et dans l'amendement, porte sur les groupes d'expéditeurs. Avez-vous songé qu'un expéditeur grand ou petit, voudrait peut-être faire affaires avec un transporteur membre d'une conférence? Cet article empêche-t-il un expéditeur donné de conclure une entente avec un transporteur donné puisqu'il n'y est question que de groupes d'expéditeurs désignés?

Deuxièmement, ce matin, M. Shepherd nous a dit qu'il était parfois appelé à arbitrer des litiges entre transporteurs d'une même conférence. Mardi dernier, lorsqu'il a été question de cette affaire du Japon et de l'est ou de l'ouest du Canada, on nous a dit que les transporteurs pouvaient facilement devenir membres de conférences ou ne plus en être membres. Ils leur suffisaient de prendre une mesure distincte, de demander à ne plus en être membres, un point c'est tout. Ils pouvaient également redevenir membres n'importe quand. Personne ne nous a dit qu'il fallait passer par un

[Texte]

conferences, but they certainly indicated it was going on with a good deal of flexibility regularly.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It was true. With the committee's indulgence, I wonder if I could turn to Mr. Shepherd for a moment. I have asked several of the conference representatives about this because I am curious.

• 1635

It was not that way in the the early days of the conferences. We have been given a sense of the relatively easy move in and out of conferences. Do you have any knowledge from your experience of the the conferences to contradict that impression we have been given by conference representatives?

Mr. Shepherd: No, I have no knowledge of any difficulty experienced by any member line getting out of or entering a conference. In Canada we allow the closed conference system, which means that the conference members can restrict entrance.

Mr. Reid: That is blackballing.

Mr. Shepherd: Yes, it is blackballing. However, you are seeing a more economic way of dealing with things. If you an inefficient carrier come into the conference, you have to set your rates to compensate that carrier.

In the States they insist on open conferences, which means anybody who can provide a service on that route has a right to join the conference. Leaving the conference is also an easy matter; you just serve the route as an independent if you still have capital behind you.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): I guess this is a matter of a monopoly producer, a shipper or exporter of a certain kind of product. Although Mr. Reid's suggestion seems very close to a proposal for some kind of individual action. If it is not, then in the world of legal fictions, the idea that the Minister is designating one shipper as a group is probably possible. Therefore, it really comes down to only one person or one interest shipping to a particular port, so it is necessary to have meetings. I dare say that the Minister would be able to designate that person as a group for the purposes of the act and everyone would swallow the fiction.

Mr. Reid: The question to the Parliamentary Secretary would then be: Does this act clearly allow an individual shipper to negotiate with a conference carrier?

Mr. Forrestall: Nobody else can.

Mr. Belsher: Then a shipper can negotiate.

Mr. Reid: Well, why do we have clause 21?

The Chairman: Mr. Thacker, if there is a disposition among committee members to consider this amendment, I

[Traduction]

médiateur pour qu'ils puissent devenir membres d'une conférence ou ne plus en être membres. Je pensais bien que ce n'était pas aussi facile que cela, mais ils nous ont bien dit que cela régulièrement se faisait sans trop de problèmes.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est vrai. Si le Comité me le permet, puis-je demander à M. Shepherd de répondre. J'ai posé cette question à plusieurs représentants de conférences par curiosité.

Ce n'était pas ainsi que cela se passait au tout début des conférences. On nous a fait croire qu'il était facile de devenir membre de conférences ou de ne plus en être membre. D'après ce que vous savez, pensez-vous que les représentants des conférences nous ont trompés?

M. Shepherd: Non, je ne connais personne qui ait eu des difficultés à faire partie d'une conférence ou à en sortir. Au Canada, nous acceptons le système des conférences restreintes, qui permet aux membres de conférences d'imposer des conditions à ceux qui veulent en faire partie.

M. Reid: Il y en a qui se font évincés. . .

M. Shepherd: Oui. Cependant, ce système est plus rentable. Si un transporteur non rentable devient membre de la conférence en question, les tarifs doivent être fixés de façon à indemniser ce transporteur.

Aux États-Unis, les conférences sont ouvertes si bien que ceux qui peuvent assurer cette liaison ont le droit de devenir membre de la conférence. Il est aussi très facile d'en sortir; il suffit d'assurer cette liaison en tant que transporteur indépendant si le transporteur en question dispose de suffisamment de capitaux.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Je suppose que cela s'applique à un expéditeur ou à un exportateur d'un certain produit qui détient un monopole. Mais la suggestion de M. Reid ressemble beaucoup à une espèce de mesure distincte. Dans le cas contraire, sur le plan théorique, le ministre pourrait faire d'un expéditeur un groupe. En conséquence, seule une personne assurera la liaison jusqu'à un port donné et il est donc nécessaire d'avoir des réunions. Le ministre pourrait faire de cette personne un groupe d'expéditeurs désigné pour les besoins de la loi et tout le monde avalerait cette couleuvre.

M. Reid: La question que je voudrais alors poser au secrétaire parlementaire est la suivante: cette loi permet-elle vraiment à un expéditeur isolé de négocier avec un transporteur membre d'une conférence?

M. Forrestall: Personne d'autre ne le peut.

M. Belsher: Alors un expéditeur peut négocier.

M. Reid: Comment expliquez-vous l'article 21 alors?

Le président: Monsieur Thacker, si les membres du comité désirent considérer cet amendement, je suis

[Text]

am willing to set aside my preliminary observation that this amendment might be beyond the scope of the bill. I had some doubt about the amendment, but I can put that aside for a while if the committee agreed to go ahead with your proposed amendment.

Amendment negatived.

Clause 21 agreed to.

On clause 22—*Regulations*

The Chairman: I understand, Mr. Ouellet, that you have an amendment to propose on clause 22.

M. Ouellet: Oui. Je peux le lire en français: Je voudrais ajouter immédiatement à la suite de la ligne 3, à la page 13, ce qui suit:

Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements

a) concernant l'accès, par courrier électronique, aux documents déposés auprès de la Commission conformément à l'article 6 et les frais à payer pour l'utilisation de ce service;

b) concernant l'octroi du statut de part de base et les obligations, droits et privilèges qui découlent de l'octroi de ce statut.

• 1640

Je voudrais également changer la désignation numérique et la présentation des renvois qui découlent, évidemment, de cet amendement s'il est accepté. Je veux retrancher les lignes six et sept, à la page 13 et les remplacer par ce qui suit:

projets de règlement d'application des paragraphes (1) et (3) sont publiés dans la *Gazette du*

Monsieur le président, vous reconnaîtrez que cet amendement a été inspiré par les représentants de la Chambre de commerce du district de Québec métropolitain qui ont comparu devant nous. Ils ont fait valoir, je crois, deux points assez importants qui devraient être retenus par le gouvernement.

Mr. Reid: May I ask a question, Mr. Chairman, while the Parliamentary Secretary is deliberating? I wonder if Mr. Ouellet can tell us—and I too recall, with some sympathy to the metropolitan area of Quebec Chamber of Commerce, their concern for information and the time taken in obtaining that information—I rather hesitate from saying a specific means referred to. What other alternative means did you discuss with them or did they suggest as to how they would speed up the delivery and availability of information without having to go through an electronic network?

Mr. Ouellet: Well, what they explained to us is that in many cases when they go to get the data from the commission it is difficult to read it. Sometimes all of the data are compiled on pieces of paper and put in writing,

[Translation]

disposé à ne pas tenir compte de l'observation que j'avais faite à propos de la recevabilité de cet amendement. J'ai mes doutes à ce sujet, mais je peux ne pas en tenir compte si le comité accepte de considérer votre amendement.

L'amendement est rejeté.

L'article 21 est adopté.

Article 22—*Règlements*

Le président: Monsieur Ouellet, je crois savoir que vous avez un amendement à proposer à l'article 22.

Mr. Ouellet: Yes. I can read it in French. Add immediately after line 4, on page 13, the following:

The Governor in Council may make regulations

(a) respecting access, through an electronic network, to documents filed with the Commission in conformity with section 6 and the fees to be paid for the use of this service;

(b) respecting the granting of the status of home ports and the duties, rights and privileges the granting of this status confers.

I would also like to change the numerical order and the presentation of the cross references flowing from this amendment if it is accepted. I would like to strike out line 7, on page 13, and substitute the following therefor:

proposes to make pursuant to subsections (1) and (3)

Mr. Chairman, you are probably aware that this amendment was inspired by what was said to us by the representatives of the Chamber of Commerce from the Greater Quebec district who came before us. The fairly important points that were submitted to us by them should be taken into account by the government.

M. Reid: Monsieur le président, puis-je poser une question pendant que le secrétaire parlementaire est en train de discuter? Je me rappelle, moi aussi, et avec quelque sympathie, les propos tenus par des représentants de la Chambre de commerce du Québec métropolitain, particulièrement leur préoccupation face au temps exigé pour obtenir des renseignements. Ici j'hésiterai à mentionner un moyen précis auquel ils ont fait allusion. Cela dit, de quels autres moyens avez-vous discuté avec eux, ou ont-ils proposé une façon d'accélérer la communication de renseignements et d'assurer leur disponibilité, sans que l'on doive passer par un réseau électronique?

M. Ouellet: Eh bien, ils nous ont dit que, dans bon nombre de cas, lorsqu'ils vont chercher des données auprès de la Commission, il est difficile de les lire. Parfois, toutes ces statistiques sont écrites au long sur divers bouts

[Texte]

or others are typed. Therefore, it is a system that could be radically improved.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wonder if I might impose upon you or Mr. Ouellet to reread it. In principle I certainly do not have any objection to Governor in Council, who may be able to make regulations. There are a number of problems now in terms of cost, just the technology, as well as some of the tariffs coming in with a copyright on them. So that might have a problem with it as well. But if it is a "may" clause, then as technology changes and CTC can update itself, it may well be quite proper in the future to do that. But the second part of yours was with respect to receiving certain statuses or something.

Mr. Ouellet: "May" make regulations; that is what I recommend, "may" make regulations.

Mr. Thacker: Would you mind just reading it to me again. I want to just see if I have missed something.

Mr. Ouellet: I read it in French. Do you not have the copy? I am sorry. Was it not given to you?

Mr. Thacker: No.

Mr. Ouellet: It was circulated.

Mr. Thacker: Oh, was it?

Mr. Ouellet: There are a lot of copies here, both in French and in English.

Mr. Thacker: Thank you. Mr. Chairman, I have no problems at all with proposed paragraph 22(3)(a), but I have very grave problems with respect to:

the granting of the status of home ports and the duties, rights and privileges the granting of this status confers.

I believe, Mr. Chairman, I would put an argument to you that this part of the motion would be out of order as being a very substantive addition to the bill. I know it flows out of the Quebec Chamber of Commerce and I know how deeply they feel about it. But procedurally I believe it would be unacceptable. Substantively it would be a problem, because we would immediately then have every port wanting to come in and have home status guaranteed. Then you would have Vancouver, Halifax, St. John's, Saint John, and the whole world competing for it. It might in fact work against the best interests of Quebec.

• 1645

I put first of all, Mr. Chairman, the procedural argument that I think the (b) portion is unacceptable, although I certainly have no trouble in agreeing to proposed paragraph (3)(a).

[Traduction]

de papier tandis que d'autres sont dactylographiées. Il y a donc certainement moyen d'améliorer sensiblement le système.

M. Thacker: Monsieur le président, puis-je vous demander à vous ou à M. Ouellet de relire cela. En principe, je n'ai certainement pas d'objection à ce que le gouverneur en conseil puisse établir des règlements. Cependant, il existe un certain nombre de problèmes en matière de coûts, en technologie par exemple, ainsi qu'en ce qui concerne certains des nouveaux tarifs assortis d'un droit d'auteur. Cela peut donc représenter un problème. Toutefois, s'il s'agit d'une disposition autorisant quelque chose, alors au fur et à mesure que la technologie évoluera et que la Commission canadienne des transports réussira à se mettre à jour, il ne serait peut-être pas du tout indiqué de faire cela à l'avenir. Toutefois, la seconde partie de votre proposition avait trait à la reconnaissance de certains statuts ou quelque chose d'approchant.

M. Ouellet: Ce que je recommande, c'est que l'on soit autorisé à établir des règlements, qu'on «puisse» le faire.

M. Thacker: Auriez-vous l'obligeance de me relire tout cela. Je veux simplement voir si quelque chose m'a échappé.

M. Ouellet: Je l'ai lu en français. Vous n'en avez pas de copie? Je m'excuse. On ne vous en a pas donné une?

M. Thacker: Non.

M. Ouellet: On l'a fait distribuer.

M. Thacker: Vraiment?

M. Ouellet: Il y a beaucoup de copies de cela ici, en français et en anglais.

M. Thacker: Merci. Monsieur le président, je ne vois pas d'objection à la proposition relative à l'article 22(3)a), mais j'ai de très sérieuses réserves relativement à ce qui suit:

concernant l'octroi du statut de ports de base et les obligations, droits et privilèges qui découlent de l'octroi de ce statut.

Monsieur le président, à mon avis, cette partie de la motion est irrecevable étant donné qu'elle constitue un ajout considérable au projet de loi. Je n'ignore pas que cette proposition vient de la Chambre de commerce de Québec ni à quel point elle y tient. Cependant, elle me paraît irrecevable sur le plan de la procédure. Cela représenterait un problème en ce qui concerne le fond étant donné que tous les ports voudraient immédiatement se faire octroyer ce statut de port de base. Alors, Vancouver, Halifax, Saint-Jean de Terre-Neuve, Saint-Jean au Nouveau-Brunswick et le monde entier se feraient concurrence. Ce serait peut-être donc contraire aux intérêts du Québec.

D'abord, monsieur le président, c'est pour des raisons de procédure que la partie b) de l'amendement me paraît irrecevable, bien que je n'aie certainement pas de difficulté à appuyer l'alinéa (3)a).

[Text]

Mr. Ouellet: With the permission of the members of the committee, I would withdraw my proposed paragraph (b). I put it together to speed up time, but I have the same motions separate.

Mr. Belsher: So much for speed.

Mr. Forrestall: Mr. Ouellet has made a suggestion, Mr. Chairman. I think the Chair should accede to his suggestion. The point is made and I think there is sympathy with the point he makes.

The Chairman: Do you want to distribute—

Mr. Ouellet: Unfortunately I have only one copy in French and English of this one. Do you want me to read it again?

The Chairman: Yes.

Mr. Reid: Can we dispose of clause 22 as amended?

Mr. Thacker: Perhaps we can seek unanimous agreement for Mr. Ouellet to withdraw the motion he has proposed. Then he can put in his new motion, which covers the (a) situation.

The Chairman: I prefer to do this. So go ahead and read the first part of your amendment.

Mr. Ouellet: So I withdraw the first proposal. I now want to move that clause 22 be amended by adding immediately after line 4 on page 13 the following:

(3) The Governor in Council may make regulations respecting access, through an electronic network, to documents filed with the commission in accordance with section 6 and the fees to be paid for the use of this service.

by renumbering the subsequent subsections and any cross-references thereto accordingly, and by striking out line 7 on page 13 and substituting the following therefor:

proposes to make pursuant to subsections (1) and (3)

Mr. Thacker: I have no objection, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Clause 22 as amended agreed to.

Mr. Ouellet: As the Parliamentary Secretary has indicated in relation to the status of home ports, this is certainly a policy matter of some substance. Therefore I appreciate it is inappropriate to try to impose this at this time. But since you are going to look at the other matter in relation to clause 4, I would like the Parliamentary Secretary to have some discussion with the Minister in regard to the possibility of finding a way to ensure the status of home port for Quebec City.

Mr. Thacker: I have no objection to doing this. We would be happy to do so.

On clause 24—*Offence*

[Translation]

M. Ouellet: Si les membres du comité m'y autorisent, je vais donc retirer l'alinéa b). Je l'ai réuni à l'autre pour accélérer les choses, mais je dispose des mêmes mentions séparément.

M. Belsher: Pas vraiment rapide.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Ouellet a proposé quelque chose que vous devriez accepter à mon avis. Enfin, il a fait valoir ses arguments, et je crois qu'on y est favorables.

Le président: Voulez-vous distribuer. . .

M. Ouellet: Malheureusement, je n'ai qu'une copie en français et en anglais de cette motion. Voulez-vous que je vous la lise encore?

Le président: Oui.

M. Reid: Peut-on adopter l'article 22 tel qu'amendé?

M. Thacker: Peut-être pouvons-nous demander qu'on autorise à l'unanimité M. Ouellet à retirer sa motion. Ensuite, il pourra présenter la nouvelle, qui englobe la situation présentée dans la partie a).

Le président: Je préfère cela. En ce cas, allez-y et lisez la première partie de votre amendement.

M. Ouellet: Je vais donc retirer la première proposition. Maintenant, j'aimerais proposer que l'article 22 soit amendé en ajoutant immédiatement après la ligne 3 de la page 13 ce qui suit:

(3) le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'accès, par courrier électronique, aux documents déposés auprès de la Commission, conformément à l'article 6, et les frais à payer pour l'utilisation de ce service.

Je propose également que l'on change la numérotation des paragraphes suivants et la présentation des renvois qui en découlent, qu'on supprime les lignes 6 et 7, à la page 13, et qu'on y substitue ce qui suit:

projets de règlements d'application des paragraphes (1) et (3) sont publiés dans la Gazette du

M. Thacker: Monsieur le président, je ne vois pas d'objection.

L'amendement est adopté.

L'article 22 est adopté tel qu'amendé.

M. Ouellet: Comme le secrétaire parlementaire l'a indiqué au sujet du statut des ports de base, il s'agit là certainement d'une importante question de fond. En conséquence, il ne me paraît pas approprié d'essayer de faire adopter cela pour le moment. Étant donné toutefois que vous allez étudier l'autre question découlant de l'article 4, j'aimerais que le secrétaire parlementaire discute avec le ministre de la possibilité d'accorder le statut de port de base à la ville de Québec.

M. Thacker: Je n'y vois pas d'objection. Je le ferai même volontiers.

Article 24—*Infractions*

[Texte]

[Traduction]

• 1650

Mr. Ouellet: I want to know... It is \$500 currently. Some of the people who have appeared before us have advocated that it stay at \$500 on the grounds that nobody has ever been condemned. On the other hand, I appreciate there might have been some inflation; taking this into account, there might be from \$500 to \$1,000, but why do it 10 times and go to \$5,000?

Mr. Thacker: Perhaps Mr. Brennan or Mr. Manery can describe more, but in our briefing book, which we have all received, the purpose was listed by the interdepartmental committee: to continue existing practice regarding the imposition of a fine and to bring the amount of the fine in line with the current economics of shipping. That is all they have given to us. I thought you would like that one.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Mumbo jumbo. This argues against the committee's understanding of the industry. Indeed, I was concerned about that all along, and this is the clinching evidence.

Mr. Martin Brennan (Associate Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): If I may, Mr. Chairman, the \$500 figure is, I understand, the 1971 figure; it was in the original act. So we are looking really at an increase in the cost of living over quite a few years.

The other thing I would point out is that the ships have grown bigger since that time as well, and the cost of operating ships per day is more. This was felt to be just more in line with a real penalty.

Mr. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais présenter un amendement à... .

Le président: L'article 24.

Mr. Ouellet: Que l'article 24 de la loi soit amendé en changeant à la ligne 6 de la page 14, le mot «cinq» par «un».

Mr. Forrestall: You cannot reduce them.

Mr. Reid: Mr. Chairman, if we look at punishments or penalty, I recognize that the comment was made that this clause has never really been implemented nor any punishment imposed upon a carrier of a conference, but if it is intended to be in the legislation, then do you not want a punishment to fit the crime? We are talking about a carrier in a conference, an ocean liner carrier, and if the penalty is going to be \$1,000 or less, is this a licence to in effect break the law or commit a wrong?

M. Ouellet: J'aimerais savoir... Je crois que l'amende actuellement prévue est de 500\$. Certains témoins qui ont comparu devant le Comité ont recommandé que l'amende reste inchangée, à 500\$, étant donné que personne n'a jamais été condamnée aux termes de cet article. Par contre, je peux très bien comprendre qu'on veuille tenir compte de l'inflation; cela justifierait peut-être que l'amende passe de 500\$ à 1,000\$, mais pourquoi 10 fois plus, puisque vous vous proposez de la fixer à 5,000\$?

M. Thacker: M. Brennan ou M. Manery pourront peut-être vous fournir une explication plus détaillée, mais dans notre cahier d'information, que nous avons tous reçu, le comité interministériel indique que le but de cet amendement est de continuer de suivre la pratique actuelle en ce qui concerne l'imposition d'amendes et d'augmenter celles-ci afin de tenir compte de la situation économique de l'industrie. C'est tout ce qu'ils ont donné comme explication. Je savais que cela vous plairait.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est du charabia. D'ailleurs, cela ne concorde pas avec la perception du Comité de cette industrie. C'est quelque chose qui m'inquiète depuis le début, et maintenant je sais que j'ai eu raison d'en être inquiet.

M. Martin Brennan (sous-ministre associé, Politique et coordination, ministère des Transports): Avec votre permission, monsieur le président, je crois comprendre que le montant de 500\$ remonte à 1971; c'est le montant qui a été fixé dans la loi originale. Ainsi, il s'agit en fait de tenir compte de l'augmentation du coût de la vie au cours de cette période.

J'aimerais également vous faire remarquer que les navires sont beaucoup plus grands maintenant, et les frais quotidiens associés à leur exploitation sont également plus élevés. On a donc jugé qu'une amende plus élevée était nécessaire pour que cela soit perçu comme une véritable pénalité.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to table an amendment to... .

The Chairman: Clause 24.

Mr. Ouellet: I move that clause 24 of the bill be amended by substituting, on line 6, page 14, the word "one" for the word "five".

M. Forrestall: Vous ne pouvez pas réduire l'amende.

M. Reid: Monsieur le président, pour ce qui est des amendes prévues dans ce projet de loi, même si je comprends très bien, puisqu'on nous l'a fait remarquer, qu'aucun transporteur maritime n'a jamais été obligé de payer une telle amende, si l'on tient à prévoir une amende dans le projet de loi, pourquoi ne pas s'assurer que la punition est proportionnée à l'offense? Nous parlons d'un transporteur maritime qui est membre d'une conférence, et si l'on prévoit une pénalité de 1,000\$ ou moins, est-ce qu'on ne l'encourage pas, finalement, à enfreindre la loi ou à mal agir?

[Text]

I would think the argument that it never has been imposed before would be equally valid when saying that it should be a \$5,000 or greater penalty, because it is a penalty against a conference carrier that we are talking about, and surely \$1,000 does not make any impact on that conference carrier.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think I am prepared to go along with the consensus of the group. It is the old case of Sunday shopping. First of all, I think we need to understand that there has never been a fine, so there is no precedent at all of anyone abusing the clause, even at \$500 a day.

It is the old Sunday shopping: is it worthwhile staying open just to pay the fine? Does \$5,000 deter that type of conduct—which is totally off in the future because it has never happened before? I do not have strong feelings whether it is \$5 or \$1 or \$500—whatever the committee wants—but we have the amendment before us to drop it to \$1,000.

• 1655

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder myself who is going to complain, the shipper? I think he would be a little afraid of retaliation. I would be inclined to oppose it simply for the sake of consistency. In other circumstances it has been found that while we may increase fines it is not really within our prerogative to reduce. . .

Mr. Belsher: I do not think anybody mentioned reduction.

Mr. Forrestall: I would refer you to Bill C-75 to begin with, which you will recall very well. Certainly Mr. Tobin does.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): One cannot spend the Crown's money, but one can make more from the public.

Mr. Forrestall: That is it. You have been living with this all your life. You are not surprised by it, are you?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): No, I just do not enjoy ironies.

M. Ouellet: Monsieur le président, je ne veux pas contredire mon collègue, mais il est évident que le Comité parlementaire a toute la latitude voulue concernant les pénalités. Il est arrivé fréquemment dans le passé, et il arrivera fréquemment dans le futur, que les parlementaires décident qu'une amende est trop forte ou n'est pas assez forte. Nous avons pleinement la possibilité d'amender, dans un sens ou dans l'autre, un projet de loi qui est devant nous.

The Chairman: Is the committee agreed to accept Mr. Ouellet's amendment to reduce the penalty from \$10,000 to \$1,000?

[Translation]

Je crois que l'argument selon lequel cette amende n'a jamais été imposée tient toujours si l'amende est de 5,000\$ ou plus, puisqu'il s'agit de grands transporteurs maritimes, et je doute fort qu'une amende de 1,000\$ ait un effet de dissuasion sur un transporteur maritime.

M. Thacker: Monsieur le président, je suis prêt à accepter la volonté du Comité. C'est comme l'histoire des magasins qui restent ouverts le dimanche. D'abord, il faut se rappeler qu'une amende n'a jamais été imposée, donc jusqu'ici personne n'a enfreint les termes de l'article, même avec une amende de 500\$ par jour.

Encore une fois, c'est comme les magasins qui se demandent s'ils devraient rester ouverts le dimanche: il s'agit de savoir si cela vaut la peine de rester ouvert étant donné qu'il va falloir payer l'amende. Est-ce qu'une amende de 5,000\$ va dissuader ceux qui seraient portés à agir ainsi—et encore là, c'est assez incertain, puisque cela ne s'est jamais produit? Personnellement, il m'importe peu que l'amende soit de 5\$, de 1\$ ou de 500\$—je suis prêt à accepter la volonté du Comité—mais l'amendement dont nous sommes actuellement saisis propose de l'abaisser à 1,000\$.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande qui va s'en plaindre finalement; l'expéditeur? Je pense qu'il aurait plutôt peur de représailles. Je serais plutôt enclin à m'y opposer pour des raisons de conformité avec la pratique actuelle. Dans d'autres cas, il a été constaté que bien que nous ayons le droit d'augmenter les amendes, nous n'avons pas vraiment le droit de les réduire. . .

M. Belsher: Personne n'a parlé de réduction, il me semble.

M. Forrestall: Je fais allusion au projet de loi C-75, dont vous vous souvenez très bien, sans doute. Je sais que M. Tobin s'en souvient.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): C'est-à-dire qu'on n'a pas le droit de dépenser l'argent du gouvernement, mais on peut exiger plus du public.

M. Forrestall: Exactement. C'est d'ailleurs un principe auquel vous avez dû vous accommoder il y a très longtemps. Il n'y a donc rien d'étonnant là-dedans, non?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Non, mais j'accepte mal ce genre de situation ironique.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, while I do not wish to contradict my colleagues, there is no doubt in my mind that parliamentary committees have complete latitude when it comes to penalties. Parliamentarians often decide, as has frequently happened in the past, and will undoubtedly occur with equal frequency in the future, that a fine is either too high or too low. It is certainly within our rights to amend it either way in the bill currently being considered.

Le président: Les membres du Comité acceptent-ils l'amendement de M. Ouellet proposant de réduire l'amende de 10,000\$ à 1,000\$?

[Texte]

Amendment agreed to.

Clause 24 as amended agreed to.

The Chairman: To make sure that everything was proper, do you want to again repeat the . . . ?

M. Ouellet: Le greffier a maintenant le document en main. Je peux le relire, si vous le voulez.

Le président: S'il vous plaît.

M. Ouellet: Il est proposé que l'article 24 de la Loi soit amendé en changeant le mot «cinq» par le mot «un», à la ligne 6 de la page 14.

The Chairman: Is this all right for everybody?

Avec votre permission, chers membres du Comité, je voudrais saluer d'une façon particulière M. André Berthelet, président du Conseil municipal de Montréal, ainsi que les présidents et vice-présidents des comités parlementaires qui nous visitent actuellement afin de voir comment nos comités permanents et nos comités législatifs fonctionnent. Nous vous souhaitons une chaleureuse bienvenue. Nous espérons que votre séjour à Ottawa sera des plus intéressants et gratifiants.

Mr. Forrestell: You might tell him that we are serious sometimes too.

Mr. Belsher: And we do get along.

Mr. Prud'homme: It gives them a different perspective of what Parliament. . . we are not always trashing.

Mr. Ouellet: It depends on the subject.

Le président: Merci, monsieur Prud'homme, de votre information.

M. Prud'homme: Merci.

The Chairman: You will remember we discussed the new clause 28 early this morning.

M. Ouellet: L'article 26, est-il accepté?

The Chairman: Yes, we did that this morning.

As a chairman, I have considered the objectives of this omnibus amendment. I must tell you that I still have some misgivings about it. First of all, it is founded on a presumption that Bill C-18, which is still before Parliament now, will pass without significant change. For this reason alone I believe it will not be accepted. Furthermore, the amendment as drafted is proposing changes that are not simply consequential but indeed substantial and therefore should be proposed in a different way. I think everybody will agree with that. We made some deep research during the lunch-time, and as it is presented now it can be accepted.

[Traduction]

L'amendement est adopté.

L'article 24, modifié, est adopté.

Le président: Pour nous assurer que tout le monde a bien compris, voulez-vous le répéter peut-être. . . ?

Mr. Ouellet: The Clerk now has a copy of it. I can read it, however, if you wish.

The Chairman: Yes, please do.

Mr. Ouellet: It is moved that clause 24 of the bill be amended by substituting on line 6, page 14, the word "one" for the word "five".

Le président: Tout le monde est d'accord?

With your permission, dear members of the committee, I would like to welcome Mr. André Berthelet, Chairman of the Municipal Council of Montreal, as well as the chairmen and vice-chairmen of the parliamentary committees, who are visiting us today in order to get an idea of how the standing and legislative committees function. We wish you a very warm welcome and hope that your stay in Ottawa will be an interesting and gratifying one.

M. Forrestell: Il faudrait peut-être lui dire qu'il nous arrive d'être sérieux aussi.

M. Belsher: Et qu'on s'entend bien.

M. Prud'homme: Cela va leur permettre de voir le Parlement sous un angle différent. . . de constater que nous ne sommes pas toujours en train de nous disputer.

M. Ouellet: Cela dépend du sujet.

The Chairman: Thank you, Mr. Prud'homme, for your information.

Mr. Prud'homme: Thank you.

Le président: Vous vous souviendrez sans doute que nous avons discuté du nouvel article 28 au début de notre réunion de ce matin.

Mr. Ouellet: Has clause 26 been passed?

Le président: Oui, nous l'avons adopté ce matin.

En ma qualité de président, je me suis penché sur les objectifs de cet amendement global. Je dois vous dire que j'ai des doutes quant à son admissibilité. D'abord, il est fondé sur la supposition que le projet de loi C-18, dont le Parlement est encore saisi, va être adopté sans changement majeur. Ne serait-ce que pour cette raison, je crois que nous n'allons pas accepter l'amendement en question. De plus, l'amendement, tel qu'il est rédigé actuellement, n'est pas simplement corrélatif; au contraire, c'est une modification de fond et il faudrait donc s'y prendre différemment. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Nous avons pu faire des recherches pendant l'heure du déjeuner, et dans sa forme actuelle, on peut l'accepter.

• 1700

M. Ouellet: Monsieur le président, je suis parfaitement d'accord avec votre décision. Le secrétaire parlementaire

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I fully accept your decision. In preparation for the report stage examination

[Text]

et ses conseillers auront simplement, en prévision de l'étude du projet de loi, à l'étape du rapport, à trouver les moyens pour faire les changements appropriés. Peut-être qu'avec la coopération des partis de l'opposition, il pourra disposer des projets de loi C-18 et C-19. Alors, ce problème n'existera pas.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we will work around it. We of course accept your ruling.

The Chairman: Thank you very much.

On clause 28

M. Ouellet: Je m'excuse. Faut-il l'abroger?

The Chairman: You are talking about the new clause.

Oui. D'accord.

M. Ouellet: Oui? Il faut abroger la loi actuelle. D'accord.

Clause 28 agreed to.

On clause 29—*Coming into force and duration*

Mr. Ouellet: Has the Parliamentary Secretary moved an amendment to clause 29, or what have we done?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): There is a quite significant review of clause 29, is there not?

Mr. Ouellet: I had to leave quickly at the end of the morning and I was not sure whether or not you had introduced your amendment. Did you? I do not think so.

Mr. Thacker: No, we have not, Mr. Chairman, and we are not proposing to put in the amendment with respect to a review of the act, because I gather from our experts that this is also too aggressive at this stage of the proceedings because it very likely violates the royal prerogative. Therefore we have voluntarily withdrawn that, and we will have to deal with that at report stage as well.

I believe the committee should just deal with clause 29 as written in Bill C-21.

Mr. Ouellet: Could I ask the Parliamentary Secretary—and while he is going to deal with this he should probably check with the Minister—whether the review of the act is an alternative to the sunset clause, because as I see it this tentative amendment will bring mechanisms for review of the act at the same time as you keep what you have. It is marked on page 17 that clause 29 of Bill C-21 be amended by striking out lines 16 to 30 on page 15 and substituting the following. Then you have the duration. There it is said that:

30 (1) Subject to subsections (2) and (3), this Act shall cease to be in force five years after the day this Act, except section 28, comes into force.

[Translation]

of the bill, the Parliamentary Secretary and his advisors will simply have to find ways to make the appropriate changes. Perhaps he will be able to dispose of Bills C-18 and C-19 with the co-operation of the opposition parties. If that is the case, there will not be any problem to solve.

M. Thacker: Monsieur le président, nous allons nous arranger pour trouver une solution. Il va sans dire que nous acceptons votre décision.

Le président: Merci beaucoup.

L'article 28

Mr. Ouellet: Excuse me. Does it have to be repealed?

Le président: Vous parlez du nouvel article.

Yes. Fine.

Mr. Ouellet: Did you say yes? We do have to repeal the current legislation? Fine.

L'article 28 est adopté.

L'article 29—*Entrée en vigueur et durée*

M. Ouellet: Est-ce que le Secrétaire parlementaire a proposé un amendement à l'article 29, ou qu'est-ce qu'on a fait?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): On prévoit un examen assez approfondi du projet de loi à l'article 29, n'est-ce pas?

M. Ouellet: J'ai dû partir un peu avant la fin de la réunion de ce matin, et je ne suis donc pas sûr si vous avez ou non déposé votre amendement. Je ne crois pas, non?

M. Thacker: Non, monsieur le président, nous n'avons pas déposé d'amendement relatif à l'examen de la loi, et nous n'avons pas l'intention de le faire maintenant, car d'après nos experts, ce serait inapproprié à cette étape-ci, puisqu'une telle proposition porterait atteinte à la prérogative royale. Nous avons donc choisi de le retirer, et il va falloir faire les changements nécessaires à l'étape du rapport, encore une fois.

Je crois que le Comité devrait simplement traiter l'article 29, tel qu'il figure dans le projet de loi C-21.

M. Ouellet: J'aimerais que le Secrétaire parlementaire me dise—et il devrait peut-être aussi en discuter avec le Ministre—si cet examen de la Loi est censé remplacer la clause d'extinction, parce que selon le libellé de l'amendement proposé, ce mécanisme d'examen de la loi vient s'ajouter aux autres dispositions. À la page 17, on lit ceci: il est proposé que l'article 29 du projet de loi C-21 soit modifié par substitution, aux lignes 14 à 27, page 15, de ce qui suit. . . Et là, on parle de la durée. Sous cette rubrique-là, on dit ce qui suit:

«30 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la présente loi cesse d'avoir effet cinq ans après la date de son entrée en vigueur, sans tenir compte, à cette fin, des modalités d'entrée en vigueur de l'article 28.»

[Texte]

I am surprised, because I would think it is one or the other. Or else you can have the review of the act, and if it is felt that the act should be amended, then you will amend it after that, but not have both the review and the sunset clause. I think it should be a choice—one or the other.

Mr. Thacker: Yes, absolutely, Mr. Ouellet, that was what the intention was. As the evidence came forth and we got towards the end, I simply instructed our officials to put together a series of amendments that would anticipate what you as the committee members might do. However, it was clearly my understanding, and the Minister's as well, that we would either go with the sunset clause, or reject that and go with a review only, or nothing. It would just be the law of the land and would carry on forever until there was some future pressure built for change somewhere else. These really were the three alternatives.

• 1705

Mr. Ouellet: Our past experience clearly indicates that you have to readdress this question every five years. It is not a very good way of going about it. Because what the government is proposing is to a certain degree different from the old Shipping Conferences Exemption Act that had been passed in 1979 and before, and so on, I would say that it would be useful, because of this new approach, that there indeed be a review of the act. What is proposed here I think makes sense. I would go for the review of the act in 1992, but not have the sunset clause. The act would be passed, period, subject to a review that might bring amendments or might not bring amendments.

Frankly, I think we have been living with conferences for long enough that we should acknowledge that they are probably there to stay. It may be a lesser of two evils, but it is a reality we have to accept. And if we have to accept that, I think we should be honest with these conferences and not have a sort of a sword of Damocles hanging over their heads of having to come and beg for these exemptions from the Combines Investigation Act every five years. I think we have to say that is it. That is the rule. That is the law of the land, subject to revisions in 1992, which might bring or might not bring further amendments. But at least the conferences will know that they are protected by a permanent law of Parliament.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Yes, sir. My question is for the Parliamentary Secretary. I accept the aggressiveness of the body of the amendment that had been considered, and I am rather drawn to Mr. Ouellet's point and argument to do it. I think we should get rid of the sunset clause and replace it by the following:

The Governor in Council shall, in 1992, appoint one or more persons to carry out a comprehensive review of

[Traduction]

Cela me surprend un peu, parce qu'il me semble que la loi devrait prévoir soit l'un, soit l'autre. Si vous choisissez de prévoir un examen de la loi, et si, à ce moment-là, on estime qu'il faut modifier la loi, et bien, on peut le faire, mais ce n'est pas la peine d'avoir un mécanisme d'examen et une clause d'extinction aussi. Je pense qu'il faudrait choisir l'un ou l'autre.

M. Thacker: Oui, absolument, monsieur Ouellet; c'était justement ce que nous avions l'intention de faire. En fonction des nouveaux témoignages reçus, vers la fin, j'ai simplement demandé à nos fonctionnaires de préparer une série d'amendements en fonction des réactions probables des membres du Comité. Cependant, je croyais comprendre—et c'est bien comme cela que le Ministre voyait la chose aussi—que nous allions choisir entre la clause d'extinction et le mécanisme d'examen de la loi—ou alors, ne rien prévoir du tout. Ce serait tout simplement la loi du pays et elle serait en vigueur jusqu'à ce que l'on fasse des pressions pour qu'elle change. Voilà quelles étaient en réalité les trois possibilités.

M. Ouellet: Notre expérience passée démontre clairement qu'il faut étudier à nouveau cette question tous les cinq ans. Ce n'est pas une très bonne façon de procéder. Étant donné que ce que le gouvernement propose diffère, dans une certaine mesure, de l'ancienne Loi sur les conférences maritimes qui avait été adoptée en 1979 et auparavant, je dirais qu'il serait utile que la loi soit révisée. A mon avis, ce que l'on propose ici est logique. J'opterais en faveur de l'examen de la loi en 1992, sans qu'il y ait toutefois une mesure de temporisation. La loi serait adoptée, un point c'est tout, et elle serait soumise à un examen qui pourrait donner suite ou non à des modifications.

Franchement, les conférences existent depuis si longtemps que nous devrions admettre qu'elles sont là pour de bon. C'est peut-être le moindre de deux maux, mais c'est une réalité que nous devons accepter. Et si nous devons l'accepter, je crois que nous devrions être honnêtes envers ces conférences et ne pas laisser pendre une sorte d'épée de Damoclès au-dessus d'elles les obligeant à venir tous les cinq ans quémander ces exemptions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. À mon avis, il est nécessaire d'y mettre fin. Voilà la règle. Voilà la loi du pays, qui peut être révisée en 1992 afin d'inclure ou non certaines modifications. Mais au moins les conférences sauraient qu'elles sont protégées par une loi permanente du Parlement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Oui, monsieur. Ma question s'adresse au secrétaire parlementaire. J'admets que la modification que l'on a envisagée est assez vigoureuse et je serais plutôt porté à me ranger du côté de M. Ouellet. Je pense que nous devrions nous débarrasser de la mesure de temporisation et la remplacer par ce qui suit:

Le gouverneur en conseil, en 1992, nomme une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen

[Text]

the operation of this Act and report to the appropriate Minister.

Mr. Thacker: I think it would be most helpful for the Minister if Mr. Epp could indicate whether he is of a similar mind, because if we go to a review it does have to go back for a new royal writ, because it involves a spending of money.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): It seems to me, Mr. Chairman, as regards the several proposals before us here for clauses 28 and 29, that the simplest thing to do is to take the short form of clause 29: "This act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by proclamation."

It is in more than one way that we are interfering with a royal prerogative. By 1992 we are sure to be in the next Parliament, and there are lots of uncertainties before us as far as that is concerned.

Mr. Thacker: Oh, I do not know about that.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): To confine the next government, whatever it is, by a provision in the bill which imposes on it a particular item of parliamentary business is surely an interference with the peoples' will as well as with the royal prerogative. I think the short form of clause 29 proposed there is the logical thing to do.

If in the next Parliament three or four years down the road a review is necessary, the government of the day will obviously institute a review and will have. . . It does not take very much effort for the law officers to come up with the text proposed here in clause 29 or the equivalent thereof for terms of reference for a commission to go to work.

Mr. Thacker: If that is the will of the committee, I am sure the Minister will go along with that. It does have the effect, though. . . The existing sunset clause, or if you have a review, is a sort of sword of Damocles over the conferences. I suppose the shippers would then argue that it is something they would like to keep there, because if the conferences become too aggressive you might not renew the act, and then they would be totally out in the sea, so to speak. Or you might have a review of them.

• 1710

I am not sure that the committee would want to be quite so aggressive as to knock it all out and have it as the total law of the land forever without a review. The effect of your suggestion, Mr. Epp, is to remove the sword over the heads of the conferences at the moment. If that is what the committee wants, okay.

Mr. Forrestall: I would go back to the earlier part of Mr. Ouellet's remarks and suggest to the Parliamentary Secretary that if it interferes with the prerogative, then let

[Translation]

complet de l'application de la présente loi et de faire rapport au ministère responsable.

M. Thacker: Je crois qu'il serait des plus utiles pour le ministre que M. Epp dise s'il est du même avis, car, si nous procédons à un examen, il faut demander une autre ordonnance royale, car cela entraîne une dépense.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): À mon avis, monsieur le président, le plus simple pour ce qui est des diverses propositions concernant les articles 28 et 29 consiste à prendre la forme abrégée de l'article 29: «La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation».

Nous empiétons sur une prérogative royale de plus d'une façon. D'ici à 1992, nous sommes certains que nous aurons une nouvelle législature et il y a de nombreuses incertitudes qui nous attendent pour ce qui est de cette question.

M. Thacker: Ah, je n'en suis pas certain.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Le fait de lier les mains du prochain gouvernement, quel qu'il soit, par une disposition du projet de loi qui lui impose un point particulier à l'ordre du jour des travaux de la Chambre, empiète certainement sur la volonté des gens et sur la prérogative royale. Je crois qu'il serait logique d'adopter la forme abrégée de l'article 29 qui est proposée ici.

Si, au cours de la prochaine législature, dans trois ou quatre ans, il est nécessaire d'effectuer un examen, le gouvernement entreprendra certainement alors un examen et nous aurons. . . Cela ne demande pas beaucoup d'efforts de la part des juristes pour qu'ils présentent le texte qui est proposé ici à l'article 29 ou un équivalent pour ce qui est du mandat d'une commission qui ferait le travail.

M. Thacker: Si c'est ce que le Comité désire, je suis certain que le ministre l'acceptera. Cela a cependant pour conséquence. . . La mesure actuelle de temporisation, ou si vous avez un examen, est une sorte d'épée de Damoclès pour les conférences. Je suppose que les expéditeurs feraient alors valoir qu'il s'agit de quelque chose qu'ils aimeraient garder, car, si les conférences deviennent trop agressives, vous ne modifiez peut-être pas la loi et elles se retrouveraient alors sans aucune protection. Vous pourriez les soumettre à un examen.

Je ne suis pas certain que le comité veuille prendre une mesure aussi énergique en établissant cette loi de façon permanente sans possibilité d'examen. Ce que vous proposez, monsieur Epp, consiste à enlever cette épée de Damoclès au-dessus des têtes des conférences pour le moment. Si c'est ce que le comité désire, très bien.

M. Forrestall: Je reviendrais à la première partie des remarques de M. Ouellet et je proposerais au secrétaire parlementaire que, si cela empiète sur la prérogative, nous

[Texte]

us deal with it at report stage, after we have had a chance to discuss it and deal with the first part.

An hon. member: I think it is an excellent idea.

Mr. Belsher: I am beginning to side with the first part in which we put a time limit on it because it is an exemption of all the other laws we have, so it has a review mechanism.

Mr. Reid: We have a competition or anti-monopoly act, and this is a conference exemption which I do not think is going to exist forever. However, I do not like the idea of giving the impression that it is going to be out there forever, so I am in favour of leaving the time limit in until such time as the Parliamentary Secretary comes up with a more acceptable proposal in the report stage.

Mr. Ouellet: I think we should stand the clause. We are standing clause 4, so why do we not stand clause 29 and readdress this after the Parliamentary Secretary has had a chance to discuss this with the Minister?

Mr. Thacker: In response to that, I do not think this committee would have that power because of the royal prerogative. You want a review, but that violates the royal prerogative because it involves spending money. Therefore, it can only be rectified at . . .

Mr. Ouellet: Who told you this? Were you to oppose this clause?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): In that case, the quickest resolution would be to turn to the proposal on page 16, which is the one that I read before and which I would be ready to move, although there is no excitement in moving unless you are going somewhere. I leave the pleasure of moving it to someone else if that is the simplest way to resolve the matter for today. Clearly, it is possible to have something else brought forward at the report stage, is it not?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Well, if Mr. Forrestall is moving the version on page 16, I will cheerfully second it.

Mr. Forrestall: I did not say that. I just said that I would be prepared to live with it until we can deal with it at report stage. I take the position that we cannot do anything in any event. We have approved the bill in principle and that would be difficult for us to undo, so accepting that position, I call for the division on subclause 29(2). Shall it carry?

Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Would that be as per the short version on page 16, which states that this act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by . . . ?

Mr. Forrestall: Yes. To straighten it out and get us going here, I move that clause 29 of Bill C-21 be amended

[Traduction]

devrions régler cette question à l'étape du rapport, une fois que nous aurons eu l'occasion d'en discuter et de régler la première partie.

Une voix: Je crois que c'est une excellente idée.

M. Belsher: Je commence à me ranger du côté de la première partie dans laquelle nous avons établi une limite de temps car il s'agit d'une dérogation de toutes les autres lois que nous avons, de sorte qu'il existe un mécanisme d'examen.

M. Reid: Nous avons une Loi sur la concurrence ou antimonopole, et cette exemption des conférences ne sera pas à mon avis éternelle. Cependant, je n'aime pas l'idée que l'on donne l'impression qu'elle existera toujours, de sorte que je suis en faveur de laisser la limite de temps jusqu'à ce que le secrétaire parlementaire nous fasse une proposition plus acceptable à l'étape du rapport.

M. Ouellet: A mon avis, nous devrions réserver cet article. Nous réservons l'article 4, alors pourquoi ne pas réserver l'article 29 et régler cette question une fois que le secrétaire parlementaire aura eu l'occasion d'en discuter avec le ministre?

M. Thacker: Je ne crois pas que le comité ait ce pouvoir en raison de la prérogative royale. Vous voulez un examen, mais cela va à l'encontre de la prérogative royale car il entraîne une dépense. Par conséquent, le seul moyen de le rectifier. . .

M. Ouellet: Qui vous a dit cela? Alliez-vous opposer à cet article?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Dans ce cas, la solution la plus rapide consisterait à adopter la motion qui se trouve à la page 16, que j'ai lue tout à l'heure et que je serais prêt à proposer, bien qu'il ne soit pas urgent de le faire à moins que vous alliez quelque part. Je laisse le plaisir à quelqu'un d'autre de la proposer, s'il s'agit de la façon la plus simple de résoudre la question pour aujourd'hui. Il est certainement possible de présenter autre chose à l'étape du rapport, n'est-ce pas?

M. Thacker: Oui.

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): Si M. Forrestall propose la motion qui se trouve à la page 16, je serai heureux de l'appuyer.

M. Forrestall: Je n'ai pas dit cela. J'ai simplement dit que je serais prêt à m'en accommoder jusqu'à ce que nous puissions régler cette question à l'étape du rapport. Je dis que nous ne pouvons pas faire n'importe quoi, quoi qu'il arrive. Nous avons approuvé le projet de loi en principe et il serait difficile de revenir en arrière, de sorte que je demande la mise aux voix du paragraphe 29(2). Est-il adopté?

M. Epp (Thunder Bay—Nipigon): S'agit-il de la version courte disant que la présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par . . . ?

M. Forrestall: Oui. Afin que nous avançons un peu, je propose que l'article 29 du projet de loi C-21 soit modifié

[Text]

by (a) striking out the heading immediately preceding line 16, and (b) striking out line 16 to 30 on page 15 and substituting the following:

"Coming into Force"

• 1715

Clause 29 quotes:

(1) This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by proclamation.

Amendment agreed to.

Clause 29 as amended agreed to.

The Chairman: In order to make sure we all understand which clauses have been stood, I repeat: clause 4 was allowed to stand, clause 10 was allowed to stand, and clause 1, the title, and the bill itself were allowed to stand.

If there is no other business, I adjourn this meeting until the call of the Chair later on this month.

[Translation]

par substitution, à l'intertitre qui précède la ligne 14 et aux lignes 14 à 27, page 15, de ce qui suit:

«Entrée en vigueur»

L'article 29 dit ceci:

(1) La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.

L'amendement est adopté.

L'article 29, modifié, est adopté.

Le président: Afin que tout le monde sache quels articles ont été réservés, je me permets de vous les rappeler: l'article 4, l'article 10, l'article 1, le titre, et l'ensemble du projet de loi ont tous été réservés.

Si vous n'avez plus de questions à soulever, je vais lever la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 9:30 a.m. and 11:00 a.m.:

From the Department of Transport:

L. Grant Manery, Director, International Shipping
Policy, Policy and Coordination;

Marc Gauthier, Solicitor, Legal Section.

From the Canadian Transport Commission:

William Shepherd, Chief, International Shipping
Division.

At 3:30 p.m.:

From the Department of Transport:

Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister,
Policy and Coordination;

L. Grant Manery, Director, International Shipping
Policy, Policy and Coordination.

From the Canadian Transport Commission:

William Shepherd, Chief, International Shipping
Division.

TÉMOINS

À 9 h 30 et 11 h 00:

Du ministère des Transports:

L. Grant Manery, directeur, Politique maritime
internationale, Politique et coordination;

Maître Marc Gauthier, avocat, Section des contentieux.

De la Commission canadienne des transports:

William Shepherd, chef, Division du transport
international.

À 15 h 30:

Du ministère des Transports:

Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé,
Politique et coordination;

L. Grant Manery, directeur, Politique maritime
internationale, Politique et coordination.

De la Commission canadienne des transports:

William Shepherd, chef, Division du transport
international.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Tuesday, June 23, 1987

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mardi 23 juin 1987

Président: Marcel R. Tremblay

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-21

An Act to exempt certain shipping
conference practices from the
provisions of the Competition Act,
to repeal the Shipping Conferences
Exemption Act, 1979 and to amend
other Acts in consequence thereof

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-21

Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application
de la Loi sur la concurrence, abrogeant
la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des
modifications corrélatives à d'autres lois

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary to the Minister
of Transport

WITNESS:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député,
Secrétaire parlementaire au ministre des
Transports

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987



LEGISLATIVE COMMITTEE ON
BILL C-21

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Charles Robert
Clerk of the Committee
(CORRIGENDUM)

Minutes of Proceedings

Issue No. 6

Page 6:9 Line 23, left column, reads "Clause 21 carried.",
but should read "Clause 21, as amended, carried."

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE
PROJET DE LOI C-21

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Ross Belsher
Ernie Epp
Mike Forrestall
André Ouellet
Joe Reid
Alan Redway
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Charles Robert
(CORRIGENDUM)

Procès-verbaux

Fascicule n° 6

Page 6:9 ligne 21, colonne droite, se lit «L'article 21 est
adopté.» On doit lire «L'article 21, ainsi modifié, est
adopté.»

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, June 25, 1987

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Thursday, March 5, 1987, your Committee has considered Bill C-21 and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 1

Strike out line 5, on page 1, and substitute the following therefor:

"Conferences Exemption Act, 1987."

Clause 2

Strike out lines 21 to 23, on page 1, and lines 1 to 3, on page 2, and substitute the following therefor:

"“designated shipper group” means any organization or 1 association of shippers designated by the Minister of Transport pursuant to section 22;”

Strike out line 24, on page 3, and substitute the following therefor:

"with or given to the Commission."

Clause 4

Strike out lines 25 to 33, on page 4, and substitute the following therefor:

"ence;”

Strike out lines 19 and 20, on page 5, and substitute the following therefor:

"members of the conference such number of days written notice as is fixed by order of the Governor in Council, or such lesser number of days notice as may be”

Strike out line 23, on page 5, and substitute the following therefor:

"independent action except with respect to service contracts;”

Strike out lines 29 to 31, on page 5, and substitute the following therefor:

"later than such number of days after the notice is received by every member of the conference as is fixed by order of the Governor in Council; and”

Strike out line 38, on page 5, and substitute the following therefor:

"take the same independent action, except with respect to service contracts, on or”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 25 juin 1987

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987, votre Comité a étudié le projet de loi C-21 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 1

Retrancher la ligne 4, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«1. Loi dérogatoire de 1987 sur les confé-»

Article 2

Retrancher les lignes 35 à 40, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

««groupe d'expéditeurs désignés» Toute organisation ou association d'expéditeurs que le ministre des Transports désigne conformément à l'article 22.»

Retrancher la ligne 24, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«remise d'un document à la Com-»

Article 4

Retrancher les lignes 22 à 27, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«limitée par les membres d'une conférence;»

Retrancher la ligne 10, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«préavis écrit dont le nombre de jours est fixé par décret du gouverneur en conseil—ou de la durée»

Retrancher la ligne 13, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«distincte, sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée;»

Retrancher les lignes 15 et 16, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«rence, dans un délai, suivant la réception du préavis par chacun d'eux, dont le nombre de jours est fixé par décret du gouverneur en conseil, publient»

Retrancher la ligne 22, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«, sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée, la même mesure distincte dès la prise de la»

Clause 5

In the French version only, strike out line 5, on page 6, and substitute the following therefor:

«cher ou de réduire indûment la concur-»

Clause 10

Strike out and renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 14

In the French version only, strike out lines 23 and 24, on page 9, and substitute the following therefor:

«déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport»

Add immediately after line 21, on page 10, the following:

“(6) Nothing in this section affects the operation of the *Competition Act* in respect of its application to

(a) any conference agreement or interconference agreement that is not exempt from the application of that Act by virtue of section 4; or

(b) any practice of a conference or of any member thereof.”

Clause 17

Strike out lines 7 to 18, on page 11, and substitute the following therefor:

“(2) Any inquiry carried out by the Director pursuant to subsection (1) shall be deemed to be an inquiry under section 8 of the *Competition Act*.”

Add immediately after line 18, on page 11, the following:

“(3) The Director may bring to the Commission any evidence or material obtained in the course of an inquiry under this section that in the opinion of the Director is relevant to any complaint filed with the Commission under subsection 14(1) and, for greater certainty, may take any other action authorized to be taken by the Director under the *Competition Act* in relation to that evidence or material.”

Clause 18

Strike out lines 22 and 23, on page 11, and substitute the following therefor:

“service contract, and every notice given to the Commission pursuant to section”

Clause 21

Strike out line 20, on page 12, and substitute the following therefor:

“when reasonably requested in writing by any”

New Clause 22

Add immediately after line 25, on page 12, the following:

Article 5

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 5, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«cher ou de réduire indûment la concur-»

Article 10

Retrancher et changer de désignation numérique d'article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Article 14

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 23 et 24, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport»

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 12, à la page 10, ce qui suit:

«(6) Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte à l'application de la *Loi sur la concurrence*:

a) à tout accord intra-conférence ou mixte non exclu de l'application de cette loi aux termes de l'article 4;

b) aux agissements d'une conférence ou d'un membre de celle-ci.»

Article 17

Retrancher les lignes 7 à 18, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«(2) L'enquête du directeur est assimilée à une enquête menée en vertu de l'article 8 de la *Loi sur la concurrence*.»

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 18, à la page 11, ce qui suit:

«(3) Le directeur peut produire devant la Commission toute preuve ou pièce recueillie au cours d'une enquête menée en vertu du présent article et utile, selon lui, à l'instruction d'une plainte déposée en vertu du paragraphe 14(1). Il demeure entendu qu'il peut prendre toute autre mesure prévue sous le régime de la *Loi sur la concurrence* à l'égard de cette preuve ou pièce.»

Article 18

Retrancher la ligne 23, à la page 11, et la remplacer par ce qui suit:

«vis ou avis donnés à la Commis-»

Article 21

Retrancher la ligne 23, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«de tout groupe d'expéditeurs désigné présentée»

Nouvel article 22

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 27, à la page 12, ce qui suit:

"22. The Minister of Transport may designate any organization or association of shippers as representing, in the opinion of the Minister of Transport, for the purposes of this Act, the interests of those shippers."

and renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 22

Add immediately after line 4, on page 13, the following:

"(3) The Governor in Council may make regulations respecting access, through an electronic network, to documents filed with the Commission in accordance with section 6 and the fees to be paid for the use of this service."

and renumber the subsequent subsections and any cross-references thereto accordingly.

Strike out line 7, on page 13, and substitute the following therefor:

"proposes to make pursuant to subsections (1) and (3)"

Clause 24

Strike out line 6, on page 14, and substitute the following therefor:

"fine not exceeding one thousand dollars for"

Clause 26

Strike out lines 40 and 41, on page 14, and lines 1 and 2, on page 15, and substitute the following therefor:

"«*Shipping Conferences Exemption Act, 1987*

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes.»"

Clause 27

Strike out lines 10, on page 15, and substitute the following therefor:

"*ping Conferences Exemption Act, 1987* in"

Clause 29

Strike out lines 16 to 30, on page 15, and substitute the following therefor:

"29. This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by proclamation."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-21, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

"22. Le ministre des Transports peut désigner une organisation ou une association d'expéditeurs comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi."

et apporter les autres changements de désignation numérique d'article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Article 22

Ajouter immédiatement à la suite de la ligne 3, à la page 13, ce qui suit:

"(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant l'accès, par des moyens électroniques, aux documents déposés auprès de la Commission conformément à l'article 6 et les frais à payer pour l'utilisation de ce service."

et apporter les changements de désignation numérique et de présentation des renvois qui en découlent.

Retrancher les lignes 5 et 6, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«projets de règlements d'application des paragraphes (1) et (3) sont publiés dans la *Gazette du*»

Article 24

Retrancher la ligne 6, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit:

«et encourt une amende maximale de»

Article 26

Retrancher les lignes 33 à 36, à la page 14, et les remplacer par ce qui suit:

««*Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*

Shipping Conferences Exemption Act, 1987.»»

Article 27

Retrancher la ligne 8, à la page 15, et la remplacer par ce qui suit:

«*Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences*»

Article 29

Retrancher les lignes 14 à 27, à la page 15, et les remplacer par ce qui suit:

"29. La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation."

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-21, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1 to 7, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

MARCEL R. TREMBLAY,
Chairman.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1 à 7, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
MARCEL R. TREMBLAY.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 23, 1987
(13)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, met at 4:32 o'clock p.m. this day, in room 112-N Centre Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Mike Forrestall, André Ouellet, Alan Redway and Blaine A. Thacker.

In attendance: From the Library of Parliament: Jacques Rousseau, Research Officer.

Appearing: Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness: From the Department of Consumer and Corporate Affairs: Michael O'Farrell, Deputy Director of Investigation and Research, Bureau of Competition Policy.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, March 5, 1987, concerning Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conference Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, March 11, Issue No. 1.*)

On motion of Mike Forrestall: *Ordered*,—That a corrigendum be printed as follows:

Line 23, left column, on page 6:9 of Issue No. 6, which reads "Clause 21 carried.", should be deleted and the following substituted therefor: "Clause 21, as amended, carried."

The Committee resumed its clause-by-clause consideration of the Bill.

The Committee reverted to the consideration of Clause 4.

On motion of Blaine A. Thacker, it was agreed,—That Clause 4 be amended by striking out lines 25 to 33, on page 4, and substituting the following therefor:

"ence;"

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 23, on page 5, and substituting the following therefor:

"independent action except with respect to service contracts;"

and by striking out line 38, on page 5, and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 JUIN 1987
(13)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, se réunit, aujourd'hui à 16 h 32, dans la pièce 112-N de l'Édifice du centre, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Mike Forrestall, André Ouellet, Alan Redway et Blaine A. Thacker.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Comparait: Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin: Du ministère de la Consommation et des Corporations: Michael O'Farrell, sous-directeur des enquêtes et des recherches, Bureau de la politique de concurrence.

Le Comité continue d'étudier son ordre de renvoi du jeudi 5 mars 1987 relatif au projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 11 mars, fascicule n° 1.*)

Sur motion de Mike Forrestall, *Il est ordonné*,—Que soit imprimé l'erratum suivant:

À la ligne 21, colonne droite, page 6:9 du fascicule n° 6, qui se lit: «L'article 21 est adopté.», substituer: «L'article 21, ainsi modifié, est adopté.»

Le Comité reprend son étude, article par article, du projet de loi.

Le Comité revient à l'article 4.

Sur motion de Blaine A. Thacker, il est convenu,—Que l'article 4 soit modifié en substituant aux lignes 22 à 27, page 4, ce qui suit:

«limitée par les membres d'une conférence;»

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant à la ligne 13, page 5, ce qui suit:

«distincte, sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée;»

en substituant à la ligne 22, page 5, ce qui suit:

“take the same independent action, except with respect to contracts, on or”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Blaine A. Thacker moved,—That Clause 4 be amended by striking out lines 19 and 20, on page 5, and substituting the following therefor:

“members of the conference such number of days written notice as is fixed by order of the Governor in Council, or such lesser number of days notice as may be”

and by striking out lines 29 to 31, on page 5, and substituting the following therefor:

“later than such number of days after the notice is received by every member of the conference as is fixed by order of the Governor in Council; and”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4, as amended, carried.

The Committee reverted to the consideration of Clause 10.

Clause 10 was negatived.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of Clause 5.

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 5 be amended, in the French version only, by striking out line 5, on page 6, and substituting the following therefor:

“cher ou de réduire indûment la concur—

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of Clause 14.

On motion of Blaine A. Thacker, it was agreed,—That Clause 14 be amended, in the French version only, by striking out lines 23 and 24, on page 9, and substituting the following therefor:

“déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport”

On motion of Blaine A. Thacker, it was agreed,—That Clause 14 be amended by adding immediately after line 21, on page 10, the following:

“(6) Nothing in this section affects the operation of the *Competition Act* in respect of its application to

(a) any conference agreement or interconference agreement that is not exempt from the application of that Act by virtue of section 4; or

(b) any practice of a conference or of any member thereof.”

Clause 14, as amended, carried.

«sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée, la même mesure distincte dès la prise de la»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Par consentement unanime, Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant à la ligne 10, page 5, ce qui suit:

«préavis écrit dont le nombre de jours est fixé par décret du gouverneur en conseil—ou de la durée»

et en substituant aux lignes 15 et 16, page 5, ce qui suit:

«rence, dans un délai, suivant la réception du préavis par chacun d'eux, dont le nombre de jours est fixé par décret du gouverneur en conseil, publient»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Comité revient à l'article 10.

L'article 10 est rejeté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'article 5.

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 5 soit modifié dans la version française seulement, en substituant à la ligne 5, page 6, ce qui suit:

«cher ou de réduire indûment la concur—

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 5 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'article 14.

Sur motion de Blaine A. Thacker, il est convenu,—Que l'article 14 soit modifié dans la version française seulement en substituant aux lignes 23 et 24, page 9, ce qui suit:

«déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport»

Sur motion de Blaine A. Thacker, il est convenu,—Que l'article 14 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 12, page 10, ce qui suit:

«(6) Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte à l'application de la *Loi sur la concurrence*:

a) à tout accord intra-conférence ou mixte non exclu de l'application de cette loi aux termes de l'article 4;

b) aux agissements d'une conférence ou d'un membre de celle-ci.»

L'article 14 ainsi modifié est adopté.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of Clause 17.

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 17 be amended by striking out lines 7 to 18, on page 11, and substituting the following therefor:

“(2) Any inquiry carried out by the Director pursuant to subsection (1) shall be deemed to be an inquiry under section 8 of the *Competition Act*.”

and by adding immediately after line 18, on page 11, the following:

“(3) The Director may bring to the Commission any evidence or material obtained in the course of an inquiry under this section that in the opinion of the Director is relevant to any complaint filed with the Commission under subsection 14(1) and, for greater certainty, may take any other action authorized to be taken by the Director under the *Competition Act* in relation to that evidence or material.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 17, as amended, carried.

On Clause 1

On motion of Blaine A. Thacker, it was agreed,—That Clause 1 be amended by striking out line 5, on page 1, and substituting the following therefor:

“*Conferences Exemption Act, 1987*.”

Clause 1, as amended, carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman do report the Bill, as amended, to the House.

Ordered,—That the Committee order a reprint of the Bill, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned.

Charles Robert
Clerk of the Committee

Par consentement unanime, le Comité revient à l'article 17.

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 17 soit modifié en substituant aux lignes 7 à 18, page 11, ce qui suit:

“(2) L'enquête du directeur est assimilée à une enquête menée en vertu de l'article 8 de la *Loi sur la concurrence*.”

et en ajoutant à la suite de la ligne 18, page 11, ce qui suit:

“(3) Le directeur peut, produire devant la Commission toute preuve ou pièce recueillie au cours d'une enquête menée en vertu du présent article et utile, selon lui, à l'instruction d'une plainte déposée; en vertu du paragraphe 14(1). Il demeure entendu qu'il peut prendre toute autre mesure prévue sous le régime de la *Loi sur la concurrence* à l'égard de cette preuve ou pièce.”

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 17 ainsi modifié est adopté.

Article 1

Sur motion de Blaine A. Thacker, il est convenu,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 4, page 1, ce qui suit:

«1. *Loi dérogatoire de 1987 sur les confé-*»

L'article 1 ainsi modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi sous sa forme modifiée.

Il est ordonné,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi sous sa forme modifiée à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

À 17 h 05, le Comité lève la séance.

Le greffier du Comité
Charles Robert

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 23, 1987

• 1632

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît!

En premier lieu, je tiens à remercier les membres du Comité, le personnel de soutien et notre distingué greffier pour leur patience. Nous comprenons qu'en fin de session, il n'est pas toujours facile de planifier nos agendas. De plus, le fait que le projet de loi touchant les transports ait été présenté en troisième lecture cet après-midi excuse d'emblée le retard de M. Ouellet.

Nous commençons aujourd'hui l'étude article par article du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Avant de débiter, j'aurais besoin d'une motion proposant deux corrections à la ligne 21 du procès-verbal de la réunion du 14 mai 1987, fascicule 6, page 6-9, qui devrait se lire comme suit:

L'article 21 ainsi modifié est adopté.

Dans nos commentaires antérieurs, on avait oublié de mentionner «ainsi modifié». Il suffirait tout simplement de l'ajouter.

M. Forrestall: Je propose que soient ajoutés, à la ligne 21 du procès-verbal de la réunion du 1987 les mots «ainsi modifié».

La motion est adoptée.

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Chairman, not to speak to something after it has happened necessarily, but could give us some indication whether it will now satisfy the free study about the French version going on in the other Chamber?

Mr. Redway: It has nothing to do with that. That was in the minutes, which we just amended. It was probably a typographical error in the first place.

• 1635

Mr. Ouellet: It is because clause 41 was amended, but we did not have it in the minutes that the clause was approved as amended.

The Chairman: Page 6, line 10, in the right column in the French version, it shall read:

... et encourt une amende maximale de mille. . .

We forgot to mention *mille* during the last proceedings. We want to add the word *mille* which would have been forgotten.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 23 juin 1987

The Chairman: Order, please.

I would like first to thank the Members of the Committee, the support staff as well as our distinguished Clerk for their patience. Everybody understands that it is the end of the session, and that it is not always easy to plan our meetings. In addition to that, the transportation bill was being discussed in third reading this afternoon and this explains why Mr. Ouellet came late.

We are beginning today clause by clause consideration of Bill C-21, an Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof.

Before we start, I would need a motion in order to make a correction to the minutes of our 14th of May, 1987, meeting, issue No. 6, page 6-9, line 21 which should read

Clause 21 as amended is carried.

We just had forgotten to mention: "as amended". We just would have to add that.

Mr. Forrestall: I so move, that the words "as amended" be added to the proceedings of that meeting.

Motion agreed to.

M. Forrestall: Excusez-moi, monsieur le président, je ne sais pas si c'est déjà trop tard pour soulever la question, mais pourriez-vous nous dire si cela va avoir quelque incidence sur l'étude de la version française dans l'autre Chambre?

M. Redway: Ça n'a rien à voir. Nous venons simplement de modifier quelque chose dans le fascicule. C'était probablement tout simplement une erreur typographique.

M. Ouellet: L'article 41 avait été modifié, mais le compte rendu de séance omettait de le signaler.

Le président: Page 6, ligne 10, dans la colonne de droite pour la version française, il faut lire:

... et encourt une amende maximale de mille. . .

Lors de nos discussions, nous avions oublié la mention «mille». Il faut donc ajouter ce mot qui a été omis.

[Texte]

Amendment agreed to.

The Chairman: Thank you very much. We will go clause by clause.

Mr. Ouellet: Could I ask a question to the Parliamentary Secretary? When we last met you were to go back to your Minister to look at some possible amendment to some clauses that stand. I understand this was to be discussed in Cabinet. Could we have the benefit of what happened in between? My question is badly put. Let me ask the Parliamentary Secretary if he has something new to report to us. Is there some new amendment you want to entertain in this committee?

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Yes, Mr. Chairman, I am pleased to report that Cabinet has essentially accepted the wisdom of this committee. As the evidence came in on clause 4, there was an amendment that would change subclause 4(1) by striking out lines 25 to 33 on page 4 and substituting the word "hence," which would terminate at the end of the word "conference".

As it was a substantive change, our advisers felt it had to go back to Cabinet. It has now been back through the CSERD committee of Cabinet and priority and planning. They have both accepted the advice of this committee. Therefore, paragraph 4(1)(c) would be worded as follows:

The conference agreement establishes terms and conditions respecting the use of service contracts by members of a conference. . .

I will move that amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: We are now on subclause 4(3).

Mr. Thacker: If we approve this motion with respect to paragraph 4(1)(c), it would require a subsequent motion. We should dispose of the motion on paragraph 4(1)(c).

Motion agreed to.

Mr. Thacker: Having made that change, I move that subclause 4(3) of Bill C-21 be amended

(a) by striking out line 23 on page 5 and substituting the following:

independent action except with respect to service contracts.

(b) by striking out line 38 on page 5 and substituting the following:

Take the same independent action except with respect to service contracts on or

The Chairman: Do we have any objections? Mr. Ouellet, do you have some comment to make?

Mr. Ouellet: There were discussions about the number of days the written notice should be given. It has not been changed.

[Traduction]

L'amendement est adopté.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons donc passer à l'examen, article par article.

M. Ouellet: Pourrais-je d'abord poser une question au Secrétaire parlementaire? Vous deviez, après notre dernière réunion, recontacter votre ministre et discuter avec lui de quelques amendements portant sur des articles que nous avions réservés. Si je ne me trompe, vous en avez discuté au Cabinet. Est-ce que nous pourrions maintenant être informés de ce qui s'est passé entre-temps? En fait, je devrais reformuler ma question. Permettez-moi de demander au Secrétaire parlementaire s'il a quoi que ce soit de nouveau à nous annoncer. A-t-il de nouveaux amendements à proposer au Comité?

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Oui, monsieur le président; je suis heureux de vous dire que le Cabinet a approuvé les conclusions du Comité. Après la discussion de l'article 4, nous avions proposé un amendement qui modifierait le paragraphe 4(1) du même article, par substitution, aux lignes 22 à 27, page 4, de: «limitée par les membres d'une conférence».

Comme c'est une modification qui porte sur le fond de l'article, l'on nous a conseillé d'en discuter au Cabinet. Cette nouvelle version a donc été discutée par le CCDEP et par le comité des priorités et de la planification. Ils se sont tous rangés à l'avis du Comité. L'alinéa 4(1)(c) devient alors:

L'accord intra-conférence fixe des conditions d'usage des contrats d'exclusivité limitée par les membres d'une conférence.

Je propose donc cet amendement, monsieur le président.

Le président: Nous passons maintenant au paragraphe 4(3).

M. Thacker: Si l'amendement à l'alinéa 4(1)(c) est adopté, il faudra présenter une autre motion. Nous devrions donc d'abord voter sur l'alinéa 4(1)(c).

La motion est adoptée.

M. Thacker: Maintenant que c'est réglé, je propose que le paragraphe 4(3) du projet de loi C-21 soit modifié par

a) substitution à la ligne 13, page 5, de ce qui suit:

distincte, sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée;

b) substitution, à la ligne 22, page 5, de ce qui suit:

sauf en ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée, la même mesure distincte dès la prise de la

Le président: Y a-t-il des objections? Monsieur Ouellet, avez-vous des remarques à faire?

M. Ouellet: C'est surtout la question du nombre de jours pour le préavis qui avait fait l'objet de discussions. Mais rien pour le moment n'est modifié.

[Text]

Mr. Thacker: We have an amendment on it. It was your advice and they are accepting it as well.

[Translation]

M. Thacker: Mais nous avons prévu un amendement pour cela également, selon d'ailleurs votre conseil, et le Cabinet ne s'y est pas opposé.

• 1640

Mr. Ouellet: I see.

Mr. Thacker: That is motion 14.

Mr. Ouellet: Oh, I am sorry.

Mr. Thacker: Call the question, Mr. Chairman, on subclause 4(3).

Amendment agreed to.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I have another amendment with respect to subclause 4(3).

I move that subclause 4(3) of Bill C-21 be amended

(a) by striking out lines 19 and 20 on page 5 and substituting the following:

members of the conference such number of days written notice as is fixed by order of the Governor in Council, or such lesser number of days notice as may be

(b) by striking out lines 29 to 31 on page 5 and substituting the following:

later than such number of days after the notice is received by every member of the conference as is fixed by order of the Governor in Council; and

In terms of debate, this is an amendment flowing out of the committee discussions—I think Mr. Ouellet led that debate—and is a compromise between 10 days and 30 days. The committee wisdom was that we should stay at 10 days to match the U.S. number. Then the idea came that we should put it in regulation so that it can be more flexible, and if the Americans change theirs, then the Governor in Council can quickly change ours.

Amendment agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

On clause 10—*Notice of intention not to be bound by certain terms*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, instead of making a motion deleting those lines, I would ask that the committee simply vote against clause 10 as called and then it will simply fall from the bill.

Mr. Redway: Will it be renumbered automatically?

Mr. Thacker: Yes.

Clause 10 negatived.

The Chairman: I understand, Mr. Parliamentary Secretary, that you have some outside comments to make regarding some comments received from Consumer and Corporate Affairs.

M. Ouellet: Je vois.

M. Thacker: C'est la motion 14.

M. Ouellet: Ah, excusez-moi.

M. Thacker: Peut-on voter sur l'amendement du paragraphe 4(3), monsieur le président?

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Monsieur le président, j'ai un autre amendement qui porte également sur le paragraphe 4(3).

Je propose que le paragraphe 4(3) du projet de loi C-21 soit modifié par:

a) substitution, à la ligne 10, page 5, de ce qui suit:

préavis écrit dont le nombre de jours est fixé par décret du Gouverneur en conseil—ou de la durée

b) substitution, aux lignes 15 et 16, page 5, de ce qui suit:

dans un délai, suivant la réception du préavis par chacun d'eux dont le nombre de jours est fixé par décret du Gouverneur en conseil, publient

C'est l'amendement qui fait suite aux discussions du Comité—je pense que c'est M. Ouellet qui menait le débat—et c'est une proposition de compromis entre 10 et 30 jours. Pour des raisons d'uniformité avec la législation américaine, le Comité a estimé qu'il valait mieux rester à 10 jours. Puis, l'idée nous est venue de prévoir une certaine marge de manœuvre, au cas où les Américains changeraient eux-mêmes leur nombre de jours, à ce moment-là, le Gouverneur en conseil pourra, lui aussi, prendre rapidement des mesures.

L'amendement est adopté.

L'article 4, tel que modifié, est adopté.

Article 10—*Dérogation aux conditions*

M. Thacker: Au lieu de proposer une motion demandant que l'on supprime ces lignes, je pense que le Comité pourrait tout simplement voter la suppression de l'article 10.

M. Redway: Est-ce que l'on renumérottera automatiquement les autres articles?

M. Thacker: Oui.

L'article 10 est rejeté.

Le président: Vous aviez également l'intention, monsieur le Secrétaire parlementaire, si j'ai bien compris, de nous parler de certains commentaires qui vous ont été transmis du Ministère de la Consommation et des Corporations.

[Texte]

Mr. Thacker: Yes, Mr. Chairman, as well as from the Senate committee. We appeared before the Senate committee this morning and the Senate committee has reported back to the Senate that they have come up with two changes they would like to see in the French version. I would therefore ask you to call clause 5. As this was passed before, we have to seek unanimous consent to reopen clause 5 so that we can propose a change to the French version.

Mr. Forrestall: I remain uncertain as to what we have done with clause 10. We have repealed it, have we?

Mr. Redway: Yes, we voted it down.

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: As long as you say so, because it is not on the record that this is what happened. You asked if it shall carry; we all said no and went to something else.

The Chairman: It has been rejected; the clause has been rejected.

Mr. Forrestall: Now the Parliamentary Secretary is seeking unanimous—

Mr. Ouellet: What is the French amendment you want to introduce?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we will have to write it out. I thought we had written it out, but we in fact have not.

If you will turn to page 6 of the bill, dealing with paragraph 5(1)(a), on the French side it uses the word *abusivement* and the clerk of the Senate committee believes we should be using the word *indûment*. Perhaps we could ask the clerk of the Senate committee, because he has done a lot of work on this.

Mr. J. Rousseau (Researcher, Library of Parliament): I am the legal adviser to the Senate Committee on Transport and Communications. The French version of "unduly" is *abusivement*, and when we looked at the Competition Act, to which the Shipping Conference Exemption Act, 1986, is an exemption, the word "unduly" is translated by *indûment*. The Senate Committee on Transport is ready to take action on this if it is not otherwise disposed of.

• 1645

The suggestion at this point is simply that, for consistency's sake, the French version of paragraph 5(1)(a) be amended by substituting for *abusivement* the word *indûment*.

Mr. Ouellet: Le mot «indûment» est le terme utilisé dans la Loi sur la concurrence?

Mr. Rousseau: Le Comité du Sénat a vérifié les mots «indûment» et *unduly* tant pour les articles qui sont dans la loi depuis des décennies que pour ceux qui ont été modifiés l'an dernier.

[Traduction]

M. Thacker: Oui, monsieur le président, ainsi d'ailleurs que du comité du Sénat. Nous avons comparu ce matin devant le comité du Sénat, lequel a demandé au Sénat deux modifications de la version française. Il s'agit de l'article 5, et comme il a déjà été adopté, nous allons avoir besoin de l'approbation unanime du Comité pour que nous puissions reprendre la discussion de l'article 5 et proposer nous aussi cette modification de la version française.

M. Forrestall: Que se passe-t-il pour l'article 10? L'avons-nous rejeté?

M. Redway: Oui. Nous avons voté sa suppression.

Le président: Exactement.

M. Forrestall: Je vous fais confiance, car rien ne permet de le savoir, d'après le compte rendu de séance. Vous avez simplement demandé si nous voulions l'adopter, nous avons tous dit non et nous sommes passés à autre chose.

Le président: Il a été rejeté, tout l'article a été supprimé.

M. Forrestall: Le Secrétaire parlementaire demande donc l'approbation, à l'unanimité. . .

M. Ouellet: Quelle est cette modification de la version française que vous voulez proposer?

M. Thacker: Monsieur le président, je croyais que nous l'avions déjà par écrit, mais en fait, nous allons être obligés de le rédiger maintenant.

Si vous vous reportez à la page 6 du projet de loi, à l'alinéa 5(1)a), vous verrez que la version française utilise le terme «abusivement» et d'après le greffier du comité du Sénat, il faudrait plutôt utiliser le terme «indûment». Nous pourrions peut-être demander au chercheur du comité du Sénat de nous expliquer de quoi il s'agit, car je pense qu'il s'est longuement penché sur la question.

M. J. Rousseau (chargé de recherche, Bibliothèque du Parlement): Je suis conseiller juridique auprès du comité sénatorial des Transports et des communications. Dans la version française, le terme anglais *unduly* est rendu par «abusivement»; or, dans la Loi sur la concurrence, dont cette loi-ci sera une dérogation, le même terme est rendu en français par «indûment». Si rien n'est fait pour modifier cette formule, le Comité des transports est prêt à lui-même intervenir.

Il s'agirait donc, pour des questions d'uniformité, de modifier la version française de l'alinéa 5(1)a), en remplaçant «abusivement» par «indûment».

Mr. Ouellet: Does the Competition Act say *indûment*?

Mr. Rousseau: The Senate Committee checked, and the sections of the Act that have been in force for decades as well as those that were amended last year all use *indûment* for «unduly».

[Text]

Some hon. members: Agreed.

On clause 5—*Limitation*

Mr. Thacker: I move that the French version of paragraph 5(1)(a) be amended by striking out line 5 on page 6 and substituting the following:

cher ou de réduire indûment la concurrence

Mr. Ouellet: Agreed. The word *abusivement* is now changed to *indûment*.

Amendment agreed to.

Clause 5 as amended agreed to.

The Chairman: There is one more matter before dealing with clause 1. Before asking unanimous consent to open it up, maybe I should explain.

The Senate also would like us to change the words on clause 14. Could we please move to clause 14, lines 23 and 24 on page 9. They use the words *une réduction abusive et une augmentation abusive*.

The word that could be substituted would be *déraisonnable* in both cases to more closely reflect the use of similar words in the Competition Act, the old Combines Investigation Act, and now this legislation.

Do I have the members' consent to go ahead with that change? Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Êtes-vous certain que cela veut dire la même chose?

Mr. Rousseau: Monsieur le président, si on part de la version française on a, d'une part, le mot *unduly* qui est traduit par «abusivement» à l'article 5(1). D'autre part, à l'article 14(1), on a le mot *unreasonable* qui est traduit par «abusive». Alors, le comité du Sénat est parti de l'idée que les mots «abusive» et «abusivement» rendaient très mal tout cela mais que, par contre, ils étaient cohérents. C'est-à-dire qu'on utilisait le même mot aux deux endroits.

Après discussion, nous croyons que le mot *unreasonable* dans l'article 14(1) semble le mot juste. Donc, on veut deux choses différentes, soit *unduly* à un endroit et *unreasonable* à un autre endroit. Cela est l'intention de base. En conséquence, après vérification dans la Loi sur la concurrence, nous avons constaté que l'article 34(1)(c) auquel se réfère le projet de loi C-21 utilise *unreasonable* et le traduit par «déraisonnable».

• 1650

À vrai dire, si le mot «abusive», à la ligne 24 du paragraphe 14(1) était remplacé par «déraisonnable», on aurait la cohérence voulue tant au niveau de la terminologie anglaise et française dans le projet de loi C-21 que dans la Loi sur la concurrence. Effectivement, tout ce secteur-là utiliserait des termes identiques ce qui, à mon avis, éviterait des problèmes d'interprétation.

The Chairman: Do you want to repeat your wording, Mr. Thacker?

[Translation]

Des voix: D'accord.

Article 5—*Restriction*

Mr. Thacker: Je propose que la version française de l'alinéa 5(1)(a) soit modifiée, par substitution, à la ligne 5, page 6, de ce qui suit:

cher ou de réduire indûment la concurrence

Mr. Ouellet: D'accord. Le terme «abusivement» est remplacé «indûment».

L'amendement est adopté.

L'article 5, tel que modifié, est adopté.

Le président: Avant de voter sur l'article 1 nous avons encore une question à régler. Il faudrait peut-être là aussi que je demande l'approbation unanime du comité pour ouvrir la discussion.

Le Sénat voudrait également que nous modifions le libellé de l'article 14. Reportons-nous, si vous voulez bien, à l'article 14, lignes 23 et 24 page 9. Vous pouvez lire «une réduction abusive et une augmentation abusive».

Il s'agirait d'y substituer le terme «déraisonnable», dans les deux cas, pour des questions d'uniformité avec la Loi sur la concurrence, et l'ancienne Loi des enquêtes sur les coalitions.

Est-ce que les membres du comité approuvent cette modification? Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Are you sure that it means exactly the same?

Mr. Rousseau: Mr. Chairman, if you go back to the French version, you would see “unduly” translated by *abusivement*, in clause 5(1). And in clause 14(1), “unreasonable” would be translated by *abusive*. The Senate Committee think, that *abusive* and *abusivement* would not be a very good translation, but there is at least consistency. The same word is being used in each case.

After discussion, we concluded that it was right to use the word “unreasonable” in clause 14(1). Two different things are being here referred to, by using “unduly” one time and “unreasonable” another time. That is the basic intention. Section 34(1)(c) in the Competition Act, to which Bill C-21 goes back, uses *déraisonnable* for “unreasonable”.

As a matter of fact, if the term “abusive”, in line 24 of subsection 14(1) was replaced by “déraisonnable”, the terminology used in Bill C-21, in English as well as in French, would be the same as is used in the Competition Act. In fact, the whole sector would use the same term which would, I believe, eliminate interpretation problems.

Le président: Voulez-vous répéter votre proposition, monsieur Thacker?

[Texte]

Mr. Thacker: Okay, Mr. Chairman. I move that the French version of clause 14 be amended by striking out lines 23 and 24 and substituting therefor:

déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport.

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall clause 14, as amended—

Mr. Thacker: Excuse me, Mr. Chairman, there is another change to clause 14, as well as a change to clause 17 that officials from the Department of Consumer and Corporate Affairs came up with as they went through the bill again. I have asked the officials from the Department of Consumer and Corporate Affairs to come and explain the two points to the committee. The Minister has no strong feelings at all. It is not a question of government policy one way or another, but we felt that the committee should hear the points. We have therefore invited Mr. Michael O'Farrell, Mr. Morris Rosenberg and Mr. John Tyhurst. If the committee would agree, I would ask them to present the changes; the committee then may or may not accept them.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Thacker: We have copies of the proposals. Do you have them?

Le président: Une copie de ces propositions?

Does everybody have a copy of these proposed amendments? Yes?

Mr. Thacker: Mr. O'Farrell, I think you can probably explain it.

Mr. Michael O'Farrell (Deputy Director, Investigation and Research, Department of Consumer and Corporate Affairs): I will give it a try.

First is our concern in relation to clause 14. Clause 14 is a new provision, which would for the first time give the CTC inquiry powers of a fairly broad nature into a whole variety of conference activities. Re-examination of this clause in relation to the powers the director has under the Competition Act with respect to non-exempt activities led us to some measure of concern that it was not absolutely clear that the powers being invested in the commission under subclause 14(1) were not intended to usurp the inquiry powers that the director holds under the Competition Act in relation to non-exempt activities.

That is an argument on which we are taking legal advice from Mr. Rosenberg and his people. We have been persuaded that there are circumstances in which very complicated legal arguments could be made down the line in relation to inquiries the director may pursue under the

[Traduction]

M. Thacker: Très bien, monsieur le président. Je propose que la version française de l'article 14 soit modifiée en substituant aux lignes 23 et 24 ce qui suit:

déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 14, tel qu'amendé, . .

M. Thacker: Je m'excuse, monsieur le président, mais les représentants du ministère de la Consommation et des Corporations lors de leur étude du projet de loi ont proposé une autre modification à l'article 14 ainsi qu'une modification à l'article 17. J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de la Consommation et des Corporations de venir expliquer au comité ces changements. Le ministre n'exige pas qu'on apporte cette modification, car il ne s'agit pas d'une question de politique gouvernementale; nous pensions cependant que le comité devrait être mis au courant de la situation. Nous avons donc invité M. Michael O'Farrell, M. Morris Rosenberg et M. John Tyhurst à venir vous expliquer ces modifications. Si vous êtes d'accord, je leur demanderai de vous en dire un peu plus long sur ces changements. Vous pourrez ensuite décider si vous voulez les accepter ou pas.

Le président: Allez-y.

M. Thacker: Nous avons les exemplaires de ces modifications. Les avez-vous reçus?

The Chairman: Copies of those proposals?

Avez-vous tous reçu un exemplaire de ces modifications? Oui?

M. Thacker: Monsieur O'Farrell, vous pourriez probablement expliquer ces changements.

M. Michael O'Farrell (directeur adjoint, Enquête et Recherche, ministère de la Consommation et des Corporations): J'essaierai.

Je dois tout d'abord dire que nous nous préoccupons de l'article 14. Il s'agit d'une nouvelle disposition qui accorderait pour la première fois à la CCT des pouvoirs assez importants, lui permettant de procéder à des enquêtes sur toutes sortes d'activités de la conférence. Après avoir revu cette disposition et avoir étudié les pouvoirs accordés au directeur aux termes de la Loi sur la concurrence à l'égard des activités non exclues, nous étions d'avis qu'il n'est pas vraiment clair que les pouvoirs accordés à la commission aux termes du paragraphe 14(1) n'empêtaient pas sur les pouvoirs d'enquête accordés au directeur par la Loi sur la concurrence à l'égard des activités non exclues.

Nous nous sommes fiés au conseil juridique que nous ont offert M. Rosenberg et ses collègues. Ainsi, il existe des circonstances dans lesquelles des arguments juridiques fort complexes pourraient être présentés devant les tribunaux ou devant le tribunal sur la concurrence à

[Text]

Competition Act, either before the courts or the Competition Tribunal.

With the present language that is here, it could lead people to argue that the director is in fact before the wrong forum in those cases and that this act did, whether it intended to or not, confer upon the CTC sole jurisdiction over matters involving the shipping conferences.

We therefore have a suggestion as to how it may be made, and we think this is not a consequential amendment but rather one that would be intended to simply clarify the situation, and could make it clear that through another subclause the director's powers are not usurped in relation to non-exempt activities and that they persist in spite of this clause. Do I take it that those suggestions have been circulated to everyone?

Mr. Ouellet: Agreed.

The Chairman: This is somewhat irregular in my view and I need unanimous consent to reopen these two clauses. Do I have unanimous consent?

Mr. Ouellet: The clause is already open.

The Chairman: Yes, but very little.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Thacker: Do we have unanimous consent to open it?

The Chairman: Go ahead.

• 1655

On clause 14—*Filing of complaints*

Mr. Thacker: I move that clause 14 of Bill C-21 be amended by adding immediately after line 21 on page 10 the following:

(6) Nothing in this section affects the operation of the Competition Act in respect of its application to (a) any conference agreement or interconference agreement that is not exempt from the application of that act by virtue of section 4, or (b) any practice of a conference or of any member thereof.

Clause 14 as amended agreed to.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Consumer and Corporate Affairs has a point to make to the committee with respect to clause 17. Again, the Minister has no strong objection to this, nor do officials in the department. If we could therefore ask Mr. O'Farrell to put the case, the committee might well adopt it.

The Chairman: Mr. O'Farrell.

Mr. O'Farrell: Thank you. The concern is with respect to subclause 17(2). This is not a brand-new provision. There has been a provision for some years in the Shipping

[Translation]

l'égard des enquêtes auxquelles le directeur peut se livrer conformément aux dispositions de la Loi sur la concurrence.

D'aucuns diraient, compte tenu du libellé actuel, que le directeur s'adresse à la mauvaise instance à cet égard et que cette loi, que ce soit voulu ou pas, accorde à la CCT pleine compétence à l'égard de questions visant les conférences maritimes.

C'est pourquoi nous voulons proposer la modification de cette disposition; il ne s'agit cependant pas d'une modification corrélative, à notre avis; il s'agit plutôt d'une modification qui vise simplement à clarifier la situation. On pourrait ainsi préciser dans un autre paragraphe que les pouvoirs accordés au directeur ne sont pas annulés à l'égard des activités non exclues et que cette disposition ne change absolument rien à ces pouvoirs. Est-ce que ces propositions ont été circulées à tous les intéressés?

M. Ouellet: Adopté.

Le président: A mon avis, ce n'est pas la procédure qu'on suit habituellement, et j'ai besoin de l'assentiment de tous avant de remettre ces deux dispositions aux voix. Est-ce que j'ai l'approbation unanime?

M. Ouellet: La disposition est déjà à l'étude.

Le président: Peut-être.

Des voix: D'accord.

M. Thacker: Tous sont donc d'accord pour que l'on reprenne l'étude de cette disposition?

Le président: Allez-y.

Article 14—*Dépôt des plaintes*

M. Thacker: Je propose que l'article 14 du projet de loi C-21 soit modifié par adjonction, après la ligne 12 de la page 10, de ce qui suit:

(6) Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte à l'application de la Loi sur la concurrence: a) à tout accord intraconférence ou mixte non exclu de l'application de cette loi aux termes de l'article 4; b) aux agissements d'une conférence ou d'un membre de celle-ci.

L'article 14 tel qu'amendé est adopté.

M. Thacker: Monsieur le président, le ministère de la Consommation et des Corporations aimerait dire quelques mots à votre comité à l'égard de l'article 17. Encore une fois, le ministre ne s'oppose pas au libellé actuel; il en va de même pour les fonctionnaires du ministère. Je demanderais donc à M. O'Farrell de vous expliquer cette modification. Le comité voudra peut-être l'adopter.

Le président: Monsieur O'Farrell.

M. O'Farrell: Merci. Nous nous préoccupons tout particulièrement du paragraphe 17(2); il ne s'agit pas d'une nouvelle disposition car depuis déjà plusieurs

[Texte]

Conferences Exemption Act providing a right of inquiry by the director.

Back in 1979, when the Restrictive Trade Practices Commission was still in existence, the route out of that inquiry for the director was a report he could make to the Restrictive Trade Practices Commission. When that body was dissolved last year with the passing of the new Competition Act, there were consequential amendments passed in relation to this act providing that the reporting route for the director would be to the Minister of Consumer and Corporate Affairs, as substitute for the Restrictive Trade Practices Commission, which was being disbanded.

I think it was always understood that it was probably going to be a transitory sort of affair, until such time as this committee got down to the full amendment of this act. It was also the case that the director could report these inquiries to the Restrictive Trade Practices Commission, but there was not a right of inquiry by the CTC at that time. The present section 14 did not exist.

As I understand it, the purpose here is to provide the director with a right of inquiry in relation to exempt activities. It seems to us that the route now provided in clause 17 is a bit of a blind alley, in that it provides for reports to go to the Minister with no provisions as to where they go thereafter. It also raises the question of whether or not it might be better to have the fruits of any inquiry the director does under this clause go instead to the CTC, by way of complaint under clause 14, which is the new provision for inquiry by that body.

In effect, that is what our suggestion is: that subclause 17(2) stop at the words "Competition Act" in line 10. The material thereafter relates to how the director might report to the Minister and the commission. We also suggest that a substitute or a third subclause be included that would make it clear the director could report the fruits of those inquiries by way of a complaint as provided for in subclause 14(1). Or if it ends up being a matter that is not an exempt matter under this act, if that is what the inquiry determines, he would have available to him all the normal powers he has under the Competition Act to go either to the courts or to the Competition Tribunal.

On clause 17—*Inquiry by Director*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that clause 17 of Bill C-21 be amended

(a) by striking out lines 7 to 18 on page 11 and substituting the following:

[Traduction]

années, il existe dans la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes des dispositions qui assurent au directeur un droit d'enquête.

En 1979, époque à laquelle la Commission sur les pratiques restrictives du commerce existait toujours, au lieu de procéder à une enquête, le directeur déposait un rapport à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce. Lorsque cette commission a été abolie l'année dernière en raison de l'adoption de la Loi sur la concurrence, certaines modifications corrélatives ont été apportées dans cette loi assurant ainsi que le directeur déposerait dorénavant un rapport au ministre de la Consommation et des Corporations qui de fait remplaçait la Commission sur les pratiques restrictives du commerce qui était abolie.

Je crois que tout le monde savait qu'il s'agirait simplement d'une mesure temporaire qui prendrait fin lorsque votre comité adopterait les modifications proposées à la loi. Le directeur pouvait faire rapport de ses enquêtes à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, mais la CCT n'était pas autorisée à l'époque à procéder à une enquête. L'article 14 de la loi actuelle n'existait pas.

Si j'ai bien compris, cette disposition vise à permettre au directeur de procéder à une enquête sur les activités exclues. A notre avis, les méthodes proposées à l'article 17 représentent un peu une impasse puisque même si on y stipule que les rapports doivent être déposés au ministre, on ne dit pas ce qui adviendra de ces rapports par la suite. Puis, on peut également se demander s'il ne vaudrait pas mieux que le résultat d'une enquête auquel aurait procédé le directeur aux termes de cette disposition soit communiqué plutôt à la CCT, par l'intermédiaire d'une plainte formulée aux termes de l'article 14, la nouvelle disposition permettant à cet organisme de procéder à une enquête.

De fait, c'est ce que nous voulons faire: nous désirons que le paragraphe 17(2) prenne fin après le passage «Loi sur la concurrence» à la ligne 9. Les articles suivants expliquent la façon dont le directeur pourrait faire rapport au ministre et à la commission. On pourrait ensuite remplacer le reste de la disposition par un autre passage ou par un troisième paragraphe qui préciserait que le directeur pourrait communiquer les résultats de cette enquête en déposant une plainte comme on le prévoit au paragraphe (1) de l'article 14. Enfin, si lors de l'enquête, on décide que cette question n'est pas exclue aux termes de la loi, le directeur pourrait se servir des pouvoirs normaux qu'on lui accorde aux termes de la Loi sur la concurrence, et s'adresser aux tribunaux ou au tribunal sur la concurrence.

Article 17—*Enquête du directeur*

M. Thacker: Monsieur le président, je propose que l'article 17 du projet de loi C-21 soit modifié par:

a) substitution aux lignes 7 à 18, page 11, de ce qui suit:

[Text]

(2) Any inquiry carried out by the director pursuant to subsection 1 shall be deemed to be an inquiry under section 8 of the Competition Act.

(b) by adding immediately after line 18 of page 11 the following:

(3) The director may bring to the commission any evidence or any material obtained in the course of an inquiry under this section that in the opinion of the director is relevant to any complaint filed with the commission under subsection 14(1), or may take any other action permitted or required to be taken by the director under the Competition Act in relation to that evidence or material.

• 1700

Mr. Redway: Okay, there is a clause or a phrase in my copy here that says "for greater certainty", which you did not read, Mr. Parliamentary Secretary. Was that intentional?

Mr. Thacker: I am sorry. . .

Mr. Redway: On the fourth to last line after subclause 14(1), it says "and, for greater certainty". You did not read that out.

Mr. Thacker: That is correct. The version I was reading did not have it and I apologize. We would like to have the insertion of the words "and, for greater certainty". I can read the whole thing again if the clerk wishes.

Mr. Ouellet: No. Make sure that the words "for greater certainty" are in.

Mr. Forrestall: Is that not highly unusual, though?

The Chairman: To make it clear, Mr. Thacker, do you want to repeat your proposed amendment?

An hon. member: It is okay.

Mr. Redway: We agree as long as there is no technical problem with the record, Mr. Chairman.

Mr. Thacker: I will sign the one that we wish to have entered.

Mr. Forrestall: There is no conflict with who the director is in this amendment.

Mr. Ouellet: What is now proposed is that the inquiry will be done by the director, through his authority under the Combines Investigation Act. In the course of his investigation he might find things that he could deal with within the Combines Act; and therefore, for greater certainty, he would retain all his authority. He might also find other things that are not under his purview but under the purview of the commissions. Then he would clear this up by referring it to the commissions or those things that are under subclause 14(1). An investigation by the director might lead to two types of prosecutions. Is

[Translation]

(2) L'enquête du directeur est assimilée à une enquête menée en vertu de l'article 8 de la Loi sur la concurrence.

b) adjonction, après la ligne 18, page 11, de ce qui suit:

(3) Le directeur peut produire devant la commission toute preuve ou pièce recueillie au cours d'une enquête menée en vertu du présent article et utile, selon lui, à l'instruction d'une plainte déposée en vertu du paragraphe 14(1). Il demeure entendu qu'il peut prendre toute autre mesure prévue sous le régime de la Loi sur la concurrence à l'égard de cette preuve ou pièce.

M. Redway: Il y a un petit bout de phrase dans ma copie où l'on dit «pour éviter tout doute», ce que vous n'avez pas lu, monsieur le secrétaire parlementaire. Est-ce exprès que vous ne l'avez pas lu?

M. Thacker: Excusez-moi. . .

M. Redway: À la septième ligne de l'alinéa où l'on parle du paragraphe 14(1), on dit «pour éviter tout doute». Vous n'avez pas lu cela.

M. Thacker: Oui, c'est exact. La version que j'avais devant moi ne contenait pas ce petit bout de phrase, et je m'en excuse. Nous voudrions faire inclure donc le bout de phrase suivant: «et, pour éviter tout doute». Je peux d'ailleurs vous relire l'amendement, si le greffier le juge approprié.

M. Ouellet: Non. Assurez-vous simplement que ce bout de phrase est inclut là-dedans.

M. Forrestall: N'est-ce pas un peu inhabituel?

Le président: Pour que ce soit clair, monsieur Thacker, auriez-vous l'obligeance de relire votre projet d'amendement?

Une voix: Ça va.

M. Redway: Nous sommes d'accord, à condition que cela ne pose pas de problème pour le compte rendu, monsieur le président.

M. Thacker: Je vais signer la copie de l'amendement qu'on voudrait inclure.

M. Forrestall: Cet amendement ne pose pas de problème vis-à-vis de la personne qui occupe le poste directeur.

M. Ouellet: Ce qu'on propose maintenant, c'est que l'enquête soit menée par le directeur, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Au cours de son enquête, il pourrait relever des situations qu'il vaudrait mieux traiter conformément à la Loi sur les coalitions; par conséquent, pour éviter tout doute, il conserverait tous ses pouvoirs. Il pourrait également relever des situations qui ne relevaient pas de lui mais qui relevaient des commissions. Il pourrait régler la question en renvoyant cette question devant les commissions ou toute autre question mentionnée au

[Texte]

this at the same time, or one after another? How will it work?

Mr. O'Farrell: In the course of the inquiry, the director would be trying to determine whether the matter was exempt and therefore ought to go before the CTC by way of complaint under clause 14, or whether it was not an exempt matter. I think it is evident that it will not always be clear at the very outset which side a matter falls on. It may be, for example, a matter that is exempt by virtue of some clause in 4; but by virtue of some other activity the exemption may be lost as described in 5.

Therefore, it will not always be immediately apparent where the thing is going to fall. We are trying to ensure that, when it becomes clear where it should fall, there will be equal avenues out of the inquiry for the director to go to the commission if that is where the matter should be going, or to go to the courts or the tribunal if that is where it should be going.

Mr. Forrestall: Could I just walk you back very quickly to the definition clause? This in no way confuses or leaves the definition clause deficient. We know who the director is.

Mr. O'Farrell: That is right.

Mr. Forrestall: There is no question about that.

Amendment agreed to.

Clause 17 as amended agreed to.

On clause 1—*Short title*

Mr. Thacker: We have an amendment to clause 1, Mr. Chairman. It is motion No. 11.

I move that clause 1 of Bill C-21 be amended by striking out line 5 on page 1 and substituting the following therefor:

Conferences Exemption Act, 1987.

Amendment agreed to.

Clause 1 as amended agreed to.

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

Bill C-21 as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint of Bill C-21 as amended for the use of The House of Commons at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Is there any other business?

[Traduction]

paragraphe 14(1). Une enquête menée par le directeur pourrait donner lieu à deux types de poursuite. Est-ce qu'il s'agirait de poursuites simultanées, ou consécutives? Comment cela va-t-il fonctionner?

M. O'Farrell: Au cours d'une enquête, le directeur chercherait à déterminer s'il s'agissait ou non d'une question exclue, qu'il valait mieux renvoyer devant la CCT, et ce, par le biais d'une plainte déposée conformément à l'article 14. Il n'y a pas de doute, à mon avis, qu'il ne sera par toujours clair au départ de quelle autorité relève la plainte ou la question particulière. Il se peut, par exemple, qu'une activité soit exclue conformément à l'article 4, mais que cette exclusion ne soit plus permise selon les termes de l'article 5.

Ainsi, il ne sera pas toujours immédiatement clair de qui relèvera l'affaire. Nous essayons donc de nous assurer que le directeur pourra, une fois que la situation sera claire, mener une enquête sur plusieurs fronts, c'est-à-dire s'adresser à la commission, si c'est cela qui convient le mieux, ou alors aller devant les tribunaux, si cette voie-là est plus appropriée.

M. Forrestall: Est-ce que je peux vous demander de revenir un peu en arrière pour parler de la définition? Cela ne porte nullement atteinte à la définition, je suppose. Nous savons de qui il s'agit quand on parle du directeur.

M. O'Farrell: Oui, c'est exact.

M. Forrestall: Il n'y a pas de doute là-dessus.

L'amendement est adopté.

L'article 17, modifié, est adopté.

Article 1—*Titre abrégé*

M. Thacker: Nous avons un amendement à proposer à l'article 1, monsieur le président. Il s'agit de la motion numéro 11.

Je propose que l'article 1 du projet de loi C-21 soit modifié en remplaçant la ligne 5, page 1, par ce qui suit:

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes

L'amendement est adopté.

L'article 1, modifié, est adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le projet de loi C-21, modifié, est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité veut-il ordonner une réimpression du projet de loi C-21, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, you have led us with distinguishment.

Le président: Comme le désir en est exprimé par les membres du Comité, je déposerai à la Chambre, dans les heures qui suivent, le projet de loi C-21 tel que modifié. Ce projet de loi est le fruit d'un travail des plus exemplaires de la part des membres du Comité et du personnel de soutien qui nous a aidés dans notre travail.

Monsieur Thacker.

Mr. Thacker: You asked us whether the bill should be reprinted, and I wondered if that would block your reporting the bill to the House on Thursday, so that it could be scheduled for third reading on Friday.

• 1705

The Chairman: No.

Mr. Thacker: Finally, Mr. Chairman, I would just like to thank the members of the committee for the very good work the committee has put into this bill. I again think it reflects the reform of the Standing Orders of the House, where legislative committees are important. Matters came up, were raised by the committee, and we were able to take them back, and the Cabinet has accepted the advice of the committee. I think that bodes well for the future because I believe the bill is substantially stronger for the work of this legislative committee. I thank you on behalf of the Minister and everyone else.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker.

Mr. Redway: I want to thank the Parliamentary Secretary for his tenacity in pursuing the matter with the Cabinet.

The Chairman: This meeting is adjourned.

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, vous avez rempli vos tâches de président de façon remarquable.

The Chairman: As requested by the Members of the Committee, I shall, in the next few hours, be tabling Bill C-21, as amended, in the House. This Bill C-21 is the fruit of exemplary work on the part of Members of the Committee and support staff who assisted us throughout.

Mr. Thacker.

M. Thacker: Vous nous avez demandé s'il fallait réimprimer le projet de loi, et je me demande si cela vous empêcherait justement de faire rapport du projet de loi à la Chambre jeudi, de sorte qu'on puisse en faire la troisième lecture vendredi.

Le président: Non.

M. Thacker: Enfin, monsieur le président, je tiens à remercier les membres du Comité de leur excellent travail. Encore une fois, je pense que cela est possible grâce à la réforme du règlement de la Chambre, en vertu duquel les comités législatifs jouent maintenant un rôle important. Certaines questions ont été soulevées par le Comité, et on a pu justement en parler en Cabinet, qui a accepté les conseils du Comité. Je crois que cela augure bien de l'avenir, puisqu'à mon avis, ce projet de loi est bien meilleur grâce au travail du comité législatif. Je vous remercie donc au nom du ministre et de tout le monde.

Le président: Merci, monsieur Thacker.

M. Redway: Je tiens à remercier le Secrétaire parlementaire de sa persévérance en défendant ces choses-là devant le Cabinet.

Le président: La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESS

From the Department of Consumer and Corporate Affairs:

Michael O'Farrell, Deputy Director of Investigation
and Research, Bureau of Competition Policy.

TÉMOIN

Du ministère de la Consommation et des Corporations:

Michael O'Farrell, sous-directeur des enquêtes et des
recherches, Bureau de la politique de concurrence.



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-21

Shipping Conferences Exemption Act, 1986

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-7

•

1987

•

2nd Session

•

33rd Parliament

Chairman: Marcel R. Tremblay

The Index is available in both official languages.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

L'index est disponible dans les deux langues officielles.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

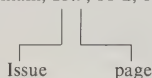
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member	Knowles
subject entry	Steel industry, 15:9

Main subject	Steel industry
sub-heading	Exports, 15:9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: L = Liberal PC = Progressive Conservative NDP = New Democratic Party Ind = Independent

**For further information contact the English
Index and Reference Branch—992-8976**

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1987—

March:	11th, 1.
April:	28th, 1; 30th, 2.
May:	5th, 3; 7th, 4; 12th, 5; 14th, 6.
June:	23rd, 7.

Agenda and procedure subcommittee *see* Procedure and Committee business

Agreements *see* Shipping conferences

Air Canada *see* Airlines—Air freight

Airlines

Air freight

Discounts, Air Canada policy, 1:61

See also Shipping industry

Fares, deregulation impact, 1:78-9

United States deregulation, 1:62

Anderson, John (Canadian Industrial Transportation League)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:28-34

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

CP Ships, 3:42

Ports, 3:41

Shipping conferences, 3:26-7, 40, 52-3, 55

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:26-7, 40-2, 52-6

Asian-North American Eastbound Rate Agreement

Carriers, number, 3:6, 11, 58-9

See also Witnesses

Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement

Function, 1:88

Membership, 1:86-7

See also Witnesses

Atlantic provinces *see* Maritime Freight Act

Atlantic trade *see* Shipping conferences—Market share

Auger, Jacques (St. Lawrence Economic Development Council)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 59-68, 70-2

Australia *see* Shipping conferences—Loyalty contracts

Balance of payments *see* Regulations—Deregulation

Bankruptcy *see* Shipping conferences—Historical context, CAST;
Shipping lines—Canadian activity, Decline

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley East; Acting Chairman)
Procedure and Committee business

Acting Chairman, 6:14

Advertising for submissions, 1:13

Meetings, 1:16

Organization meeting, 1:9, 13, 16

Quorum, M., 1:9

Witnesses, 5:20

Shipping conferences, 1:32, 50

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:24, 27, 32, 34, 50-1, 64-5, 68, 73, 88; 5:20, 51; 6:14, 26, 35, 52, 63, 66, 68-9, 73

Shipping industry, 1:68

Shipping lines, 1:27

United States, 1:73

Brennan, Martin (Transport Department)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 19-25, 27-34; 6:7, 67

Briefs *see* Procedure and Committee business—Documents

Bulk carriers *see* Shipping industry—Carriers

Business *see* Shipping conferences—Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21); Transportation—Costs

Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference *see* Witnesses

Canada-United States relations *see* Trade—Restrictive practices

Canadian Continental Eastbound Freight Conference and the Continental Canadian Westbound Freight Conference *see* Witnesses

Canadian Industrial Transportation League *see* Witnesses

Canadian Manufacturers' Association *see* Shipping conferences; Witnesses

Canadian Retail Shippers Association *see* Witnesses

Canadian Shippers' Council

History, 4:8, 11

Mandate, 1:36

Profile, 3:45

Structure, semi-public organization, 5:21-2

Utility, 1:84-5

See also Shipping Conferences Exemption Act—Administration; Witnesses

Canadian Transport Commission *see* Shipping conferences—Non-compliance—Registry; Witnesses

Cartels *see* Shipping conferences—Liner trade—Nature

CAST North America Ltd.

Bankruptcy, 4:28

See also Shipping conferences—Historical context—Rates, Increases

Chairman, decisions and statements *see* Procedure and Committee business

Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain *see* Witnesses

China *see* Trade—Markets

Combines Investigation Act *see* Shipping conferences

Committee

Non-partisan nature, 5:52

See also Procedure and Committee business

Commodities *see* Shipping conferences—Rates

Common carriers *see* Shipping conferences—Agreements, Carriers

Competition

Constraints, 4:42

Legislation, Bill C-18, Bill C-19, impact, 4:23-4

See also Legislation; Ports—United States; Pulp and paper industry; Shipping conferences; Shipping industry; Shipping lines

Competition Act *see* Shipping conferences—Agreements; Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)

Computerization *see* Shipping conferences—Registry

Confidential agreements *see* Shipping conferences—Agreements

Consumer and Corporate Affairs Department *see* Witnesses

Consumer goods

Delivery, rate factor, 3:54

Consumers

Protection, 4:31

Containers *see* Ports; Shipping conferences; Shipping industry**Convoy Canada proposal** *see* Transportation—Costs, Quebec**CP Ships**

Great Lakes travel, 3:42

Number, 3:42-3

Crazy Eddy clause *see* United States—Shipping Act**Currency**

International exchange rates, 4:31

See also Pulp and paper industry—Competition**Depression** *see* Shipping industry**Deregulation** *see* Airlines—Fares—United States; Shipping industry—Policy development; Transportation**Designated shipper group** *see* Shipping lines**Dickson, Craig** (Canadian Shippers' Council)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 52, 54-5

Director of Combines *see* Shipping conferences—Combines Investigation Act**Documents** *see* Procedure and Committee business**Dolbec, Yvon** (Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 5:3, 16-8, 20-1

Dollar, exchange rate *see* Shipping industry**Earlam, Peter** (Canadian Continental Eastbound Freight Conference and the Continental Canadian Westbound Freight Conference)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:3, 35-9, 41-2**Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference** *see* Witnesses**Eastern Canada Caribbean Rate Association**

Cargo, 4:50-1, 54-5

See also Witnesses**École des Hautes Études Commerciales, University of Montreal** *see* Witnesses**Employment** *see* Trade**Epp, Ernie** (NDP—Thunder Bay—Nipigon)

Canadian Shippers' Council, 5:21

Freight rates, 4:27

Manufacturing, 4:38

Ports, 2:7; 5:19; 6:25-6, 41

Procedure and Committee business

Acting Chairman, 6:14

Advertising for submissions, 1:13-5

Bill, 5:57; 6:42-3, 50

Documents, 1:56

Membership list, 1:12

Organization meeting, 1:9-15

Parliamentary Secretary, 5:57-8

Quorum, M. (Belsher), 1:9

Witnesses, 1:11-2; 5:20

M., 1:12

Pulp and paper industry, 4:29, 31

Epp, Ernie—*Cont.*

St. Lawrence Economic Development Council, 4:63

Shipping conferences, 1:29-30, 47-9, 53, 63; 2:8-9; 4:14, 28-9, 31, 37, 39, 65-6; 5:18, 28-32, 48-51; 6:18, 20-1, 23-5, 37, 41, 54-7

Shipping Conferences Exemption Act, 6:16-7

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:28-31,

33, 47-50, 53, 55-6, 62-4, 68, 70-2; 2:6-10, 12; 4:10-5, 27-31,

36-40, 42, 50-1, 59, 63-6, 69-71; 5:18-22, 28-34, 46-51, 54, 57-8;

6:13-4, 16-26, 32, 35-9, 41-3, 45, 48, 50, 54-63, 67-8, 70, 72

Shipping industry, 4:13, 37; 6:21

Shipping lines, 1:29, 48-9, 55; 4:11-2, 14-5, 37, 50-1; 6:19

Trade, 4:12-3

Europe *see* Shipping conferences—Code of conduct; Shipping industry—Regulations**Exchange rate** *see* Currency; Dollar, exchange rate**Exports**

Legislation, Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), impact, 1:7, 2

See also Gross National Product; Shipping conferences—Competition Act, Exporters—Rates; Shipping lines**Extraterritoriality** *see* Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)—References**Federal Maritime Commission** *see* Shipping conferences—Number**Fixed assets** *see* Shipping conferences**Forrestal, J.M.** (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary Secretary to Minister of Regional Industrial Expansion)

CP Ships, 3:42-3

Eastern Canada Caribbean Rate Association, 4:54-5

Inter-American Freight Conference, 2:10-1

Ports, 6:40

Procedure and Committee business

Acting Chairman, 6:14

Advertising for submissions, 1:13-5

Bill, 5:56-7; 6:42-3, 48; 7:10, 13

Corrigendum, M., 7:10

Meetings, 1:16-7

Organization meeting, 1:9-13, 16-7

Quorum, M. (Belsher), 1:9-10

Witnesses, 1:11, 13; 5:20, 56

M. (Epp), 1:12

Shipping conferences, 1:32, 74, 84; 2:12; 3:16-7; 4:42-4, 58, 69; 5:52-3; 6:42, 56

Shipping Conferences Exemption Act, 5:53

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:32-4,

51-2, 67, 74-5, 84-6; 2:7, 10-3; 3:14-8, 42-3, 45-6, 56, 61; 4:42-5,

54-6, 58-9, 69-70; 5:9, 20, 46, 52-4, 56-8; 6:14-5, 31-3, 35, 37-40,

42-3, 45-6, 48, 51, 53, 55-6, 58, 61-3, 66-9, 71-4; 7:10, 13, 18-20

Shipping lines, 4:55

Trade, 2:12-3; 3:15; 4:43

Transportation, 5:54

Frame, Russell (Eastern Canada Caribbean Rate Association)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 48-58

Free trade *see* Ports—Halifax**Freedom to Move** *see* Shipping conferences—Utility; Shipping industry—Policy development; Transportation—Deregulation**Freight rates**

East vs West, 5:17

Ocean, 4:27-8

Fuel costs *see* Shipping industry—Surcharges

Gainsbury, Philip (Inter-American Freight Conference)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 2:3-18

Gauthier, Marc (Transport Department)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 6:3, 46-7

General Agreement on Tariffs and Trade *see* Shipping industry

GNP *see* Gross National Product

Gottshall, Ron (Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 79-90

Government *see* Shipping conferences

Government departments appearing *see* Witnesses

Gray, Robert (Japan East Canada Freight Conference and the Japan West Canada Freight Conference)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 5:3, 23-42

Great Lakes *see* CP Ships; Shipping industry—Containers

Griffiths, John (Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 5:4, 42-55

Gross National Product
Exports, percentage, 1:46

Halifax, N.S. *see* Ports

Hall, Allan (Canadian Shippers' Council)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 34-56

Hibbeln, Carl (Canadian Industrial Transportation League)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 36, 38-40, 42, 44-5, 47

House of Commons
Rule changes, Standing Orders, reform
Scope, 6:47
Utility, 7:20

Importers *see* Shipping conferences—Competition Act

Imports
Japan, shipping rates, service, 5:38-9

Independent action right *see* Shipping conferences—Agreements

Information *see* Shipping conferences—Rates; Shipping industry—European traffic

Inter-American Freight Conference
Investments, 2:10-1
See also Witnesses

Intermodalism *see* Shipping conferences—Rates; Shipping industry

Investment *see* Inter-American Freight Conference; Shipping industry—Conditions

Japan *see* Imports; Shipping conferences

Japan East Canada Freight Conference and the Japan West Canada Freight Conference *see* Witnesses

Job creation *see* Small business

Kanuk, Dr. Leslie (U.S. Federal Maritime Commission)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 68-79

Kilgour, David (PC—Edmonton—Strathcona)
Procedure and Committee business
Advertising for submissions, 1:14
Agenda and procedure subcommittee, 1:17
M. (Ouellet), 1:8
Membership list, 1:12
Organization meeting, 1:8, 10-2, 14-5, 17
Witnesses, 1:10-1
M. (Epp), 1:12

Labour unions *see* United States

Latin America *see* Trade—Markets

Legislation
Pro-competitive, transportation bills, 4:23
See also Competition; National Transportation Act, 1986 (Bill C-18)

Liner trade *see* Shipping conferences

Long, David (Canadian Industrial Transportation League)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 22-8, 30-2, 34

Loyalty contracts *see* Shipping conferences

Manery, L. Grant (Transport Department)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 25-7, 30-4; 6:3, 29, 36-7, 49, 52-3, 55

Manufacturing
Market protection, 4:38
Rates, stability, 4:38-9
See also Shipping industry—Freight; Shipping lines

Maritime Freight Act
Compensation, Atlantic provinces, 5:8-9

Market forces *see* Shipping conferences—Formation

Markets *see* Manufacturing; Shipping conferences—Role; Shipping industry—Carriers; Trade—United States

Matheson, Rand H. (Individual presentation)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:3, 18-30

McCalden, David W. (Canadian Retail Shippers Association)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:4, 47-8, 52-6, 58-64

Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference *see* Witnesses

Monopolies *see* Shipping conferences

Montreal, Que. *see* Ports

Montreal Shipping Inc. *see* Witnesses

Moore, Jim (Canadian Shippers' Council)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 47, 53

Motor Vehicle Transportation Act, 1987 (Bill C-19) *see* Competition—Legislation

Multimodal rates *see* Shipping conferences—Rates

National Transportation Act, 1986 (Bill C-18)
References, disposition, etc., 6:46-7, 57
See also Competition—Legislation

National Transportation Federation *see* Shipping conferences—Vessels, Crews

New Democratic Party *see* Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)—References

New Jersey *see* Ports—United States, New York

New York *see* Ports—United States

New Zealand *see* Shipping conferences—Loyalty contracts

Newsprint industry *see* Pulp and paper industry

Non-conference carriers *see* Shipping lines

Ocean carrier cartels *see* Shipping conferences—Liner trade

Ocean freight rates *see* Freight rates

O'Farrell, Michael (Consumer and Corporate Affairs Department)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 7:7, 15-7, 19

OPEC *see* Organization of Petroleum Exporting Countries

Order of Reference, 1:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organization of Petroleum Exporting Countries *see* Shipping industry—Surcharges

Organizations appearing *see* Witnesses

Ouellet, Hon. André (L—Papineau)

Ports, 3:23; 4:20; 5:14-6; 6:39-40

Procedure and Committee business

Acting Chairman, 6:14

Advertising for submissions, 1:15

Agenda and procedure subcommittee, 1:17

M., 1:8-9

Bill, 5:17, 55-6, 58; 6:30, 42

Corrigendum, 7:10

Documents, 3:21

Meetings, 1:16-7; 5:58

Members, 4:26

Membership list, 1:12

Organization meeting, 1:7-10, 12-7

Parliamentary Secretary, 5:55; 7:11

Questioning of witnesses, M., 1:10

Witnesses, 1:13; 2:19

M. (Epp), 1:12

M., 5:5

Shipping conferences, 2:24-5; 3:7-8, 39, 56; 4:16-7, 26-7; 5:13-5, 54-5; 6:26-9, 34-5, 37, 49-50, 52

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 2:17-9, 24-5; 3:7-8, 13, 21-6, 39-40, 56-8; 4:16-21, 26-7; 5:5, 13-8, 54-6, 58; 6:12, 14-6, 22, 26-43, 45-6, 49-55, 57-9, 61-2, 64-71, 73; 7:10-4, 16, 18-9

Shipping industry, 3:21-3

Shipping lines, 4:16; 6:38

United States, 3:13, 24-5; 4:18-9

Over-tonnage *see* Shipping industry—Conditions

Parliamentary Committees *see* Transportation—Rates

Penalties *see* Shipping industry—Security

Poland *see* Shipping conferences—Market share, Soviet Union

Policy development *see* Shipping industry; Transportation

Pomkoski, Keith (Asian-North American Eastbound Rate Agreement; Eastern Canada Caribbean Rate Association)
Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:3, 5-18; 4:3, 53, 55-9

Ports

Containers

Canadian services, 5:35

Seattle to Vancouver, 3:64

See also Ports—Quebec City—Vancouver

Halifax, N.S. *de facto* free trade activity, 3:33

Montreal, Que.

United States traffic, 4:10, 20, 66

Volume, 4:58

Quebec City, Que., 4:21; 5:7-8

Accommodation, 5:18, 22

Container handling facilities, 5:11-2

Home port status, 5:9-11, 14-6, 40-1; 6:39-41, 65-6

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), impact, 1:60-2, 67

Trinidad, port charges, 600% increase, 4:58-9

United States

Competition, abandonment of Canadian ports, 1:60-2; 2:7, 25;

3:20-1, 23, 41, 62-3; 5:19, 34; 6:25-6

New York-New Jersey, Canadian access, overland, 3:24

Traffic, volume, 3:57

Vancouver, B.C.

Container clause, 3:64; 4:21

Utility, Seattle alternative, 4:40

See also United States

Predatory pricing *see* Shipping conferences—Rates; Trade

Procedure and Committee business

Acting Chairman

Commendation, 1:5

Taking Chair, 1:5, 17, 56; 2:3; 6:14

Advertising for submissions, 1:13-6, agreed to, 4; 4:32

Agenda and procedure subcommittee

Establishing, M. (Ouellet), 1:8-9, agreed to, 4

Meetings, 1:17

Bill

Amendments

Admissibility, Chairman's rulings, 6:61

Reserving judgement, 6:45-8, 64

Substantive, 6:31, out of order; 6:69, out of order, 10

Cabinet/ministerial approval, delaying, 6:50

Distribution in advance, 5:55-8

Drafting, staff assistance, 5:17, 22

Royal Recommendation, 6:72-3

Text error, 6:58

Clause by clause study, 5:17, 58; 6:30

Clause rejected, 7:13

Financial provisions, amending, procedural acceptability, 6:42-3

Reprinting, report to House impact, 7:20

Senate consideration, 7:10, 13

Chairman, appointment by Speaker, 1:4, 7

Corrigendum, 7:2, 10

M. (Forrestall), 7:10, agreed to, 7

Documents

Availability, 1:56; 3:21

Tabling, 1:27-8

Meetings, scheduling, 1:16-7; 5:58

Members

Leaving early, 1:55-6; 4:26

Replacing Member, 4:40

Membership, 1:3

Procedure and Committee business—Cont.

- Membership list, Member's name omitted, 1:12-3
- Organization meeting, 1:7-17
- Parliamentary Secretary
 - Availability, 5:55, 57-8
 - Minister, consultations, 7:11
- Printing, minutes and evidence, 1:7-8
 - M. (Redway), 1:8, agreed to, 4
- Questioning of witnesses, 1:10
 - Departmental officials, policy questions, unable to answer, 6:19
 - Scope, 1:42-3
 - Time limits, 3:63
 - M. (Ouellet), 1:10, agreed to
- Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Belsher), 1:9-10, agreed to, 4
- Steering committee *see* Procedure and Committee business—Agenda and procedure subcommittee
- Votes in committees, Members leaving, 6:11, 13
- Witnesses
 - Appearances, invitation, 1:78
 - Commendation, 4:21
 - Excusing, 5:56
 - Expenses, Committee paying, 1:10-3; 2:19; 5:5
 - M. (Epp), 1:12
 - M. (Reid), 2:19, agreed to, 3
 - M. (Ouellet), 5:5, agreed to, 3
 - Profile, 1:18, 42
 - Senate appearance, 5:19-20

Profits *see* Shipping conferences; Shipping lines

Prud'homme, Marcel (L—Saint-Denis)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 6:69

Pulp and paper industry

- Competition, 4:31
 - United States, European currencies, impact, 4:29
- Newsprint industry, 4:30

Quebec *see* Shipping conferences—Liner trade

Quebec City *see* Ports; Transportation—Costs

Racine, H. Pierre (Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 5:3, 5-12, 14, 16-22

Railways *see* Shipping industry—Containers, United States

Rate publication *see* United States—Shipping Act

Redway, Alan (PC—York East; Acting Chairman)

- Ports, 3:62
- Procedure and Committee business
 - Acting Chairman, 1:17; 6:14
 - Bill, 6:42; 7:13
 - Corrigendum, 7:10
 - Documents, 1:28
 - Members, 1:55-6
 - Organization meeting, 1:8-10, 13, 16
 - Printing, M., 1:8
 - Quorum, M. (Belsher), 1:9
 - Witnesses, 1:13, 78; 2:19
- Shipping conferences, 1:78-9; 3:28, 61-2
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:78-9; 2:29-30; 3:27-8, 44, 61-3; 6:14-6, 28-30, 33, 42, 48-9, 51-3; 7:10, 12-3, 18, 20
- Shipping lines, 1:27, 79

Redway, Alan—Cont.

United States, 6:51

Regulations

- Deregulation, balance of payments, impact, 5:33
- See also* Shipping conferences—Agreements, Independent action; Shipping industry

Reid, Joe (PC—St. Catharines)

- Asian-North American Eastbound Rate Agreement, 3:11, 58-9
- Imports, 5:38-9
- Ports, 5:40
- Procedure and Committee business
 - Witnesses, 2:19
 - M., 2:19
- Shipping conferences, 2:15-7, 26-8; 3:10-1, 60-1; 4:56; 5:39; 6:52, 56
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 2:14-7, 19, 25-9; 3:10-2, 14, 58-61; 4:31-3, 36, 45-8, 56-8, 69; 5:37-41; 6:26, 42-3, 52, 54, 56, 58, 62-4, 66-8, 73
- Shipping industry, 2:26-7; 4:33; 5:40
- Shipping lines, 4:46-7, 56; 5:37
- Trade, 3:14
- Transportation, 4:32

Report to House, 7:3-6

Research *see* Shipping industry—Policy development

Restrictive trade practices *see* Trade

Return on investment *see* Shipping industry—Conditions

Revenue generation *see* Shipping conferences

Robert, Charles (Committee Clerk)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 6:32, 43

Robichaud, Fernand (L—Westmorland—Kent)

- Ports, 1:67
- Shipping conferences, 1:46, 82, 89; 4:41, 53
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:28, 46-7, 67, 70, 82-3, 89-90; 4:40-2, 51-4, 66-9
- Shipping industry, 1:67
- Shipping lines, 4:41-2, 52
- Trade, 1:28

Romoff, Harvey (Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:3, 30-5, 39-40, 42-6

Rousseau, J. (Committee Researcher)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 7:13-4

St. Lawrence Economic Development Council

- Membership, 4:63, 66-7
- See also* Witnesses

St. Lawrence Seaway *see* Shipping conferences—Utility;

Trade—United States

Sanctions *see* Shipping conferences—Agreements, Breach—Non-compliance

Saudi Arabia *see* Shipping industry—Competition

Seattle *see* Ports—Containers

Senate *see* Procedure and Committee business—Bill—Witnesses

Service contracts *see* Shipping conferences

Shepherd, William (Canadian Transport Commission)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 6:3, 7,
16-28, 34, 37, 63

Shipping Act

Expiry, extensions, 1:35; 3:20

See also Trade

Shipping conferences

Agreements/service contracts

Banning, 5:44, 50-1

Breach, non-compliance sanctions, 1:29

Carriers, common, impact, 5:44, 48

Competition Act, application, 4:26

Conditions, setting, 3:6

Confidentiality, 1:21, 44, 46-7, 53, 68, 72, 78-9; 2:5-6, 9, 16-7;

3:6, 34-7, 42; 4:36; 5:52-3; 6:24, 57

Disclosure, government powers, 4:42-4; 6:54-7

Discretionary powers, 4:9

Impact, 5:15

Japan, 5:34

Need, 3:51

United States, 5:52

Conspiracy, 1:38

Control, 4:15

Enforcement, 2:23

Independent action right, 1:20-1, 40, 49, 61, 83-4; 2:5, 14, 23; 3:5,

37, 40; 4:36, 61-2; 6:13

Conciliation clause, 6:59-61

Definition, 6:49-50

Impact, 2:8; 5:23-5, 27

Necessity, 3:51

Notice, requiring, 4:9, 71; 6:11-2

Regulating, 4:49

Small shippers, impact, 4:53

Time limits, 6:52

Non-discrimination policy, 5:26-7

Permitting, 1:21

Self-policing, 1:12

Utility, 1:71-2, 80-1; 5:36

Withdrawal, 1:67

Canadian Manufacturers' Association relationship, 4:41

Carriers vs shippers, 1:24

Dialogue, "meaningful", definition, 4:44-5

Characterization, 19th century anachronism, 4:23, 31

Code of conduct

European-Japanese associations self-policing code, 1:46

United Nations, adherence, 1:20, 45

Combines Investigation Act, relationship, 6:24

Director of Combines role, 6:27-9

Inquiry, right, 7:16-9

Competition Act, exemption

Application, 5:42-3

Exporters vs importers, impact, 3:9

Nature, 1:19, 22-5

Competition, intra-conference, impact, 1:62-5, 69, 89; 2:28-9; 3:38,
50

Promotion, 4:28; 6:29

Rates, relationship, 4:32, 58; 6:18

Conflict resolution, complaint procedures, 1:22, 41

Consultation

Lack, 3:17-8

Protection, guarantees, etc., 1:36-7

Shippers input, 3:45-6, 52

Container trade, 4:34

Costs, fixed, 1:81

Definition, 1:23

Shipping conferences—Cont.

Fines, 1:23

Fixed assets, 1:45

Flags of convenience, 1:34

Formation, market forces, 1:57-9

Government interference, 5:51

Historical context, 1:20; 3:31

CAST bankruptcy, 3:32

Independent action

Mandatory, 5:31, 43

Prevention, 1:63-4

Information, exchange, access, availability, 1:65-6; 3:30; 6:37

Inter-conference agreements *see* Shipping conferences—Agreements

Japanese system, 5:24, 26, 28-30, 36-7

See also Shipping conferences—Agreements,

Confidentiality—Code of conduct

Liner trade

Competition, 1:32-3

Costs, 2:21

Importance, 1:60

Ocean carrier cartel control, 3:49

Quebec, economic impact, 4:60

Regulations, 4:35

Value, 1:19

Loyalty contracts, 1:40, 47-8, 53; 2:13, 27-8; 3:27; 6:21

Australia, New Zealand, 6:21-2

Limits, 1:61

Terminating, 4:23

Volume contracts, 4:36

Market share, 3:37, 40-1

Atlantic, 3:32, 39

Soviet Union/Polish carriers, 3:39-40

Markets, marginal, 5:18

Membership, 2:14-5, 25

Requirements, 3:38

Monopoly, 1:37-8, 55; 2:15, 22; 3:16-7; 5:25, 31; 6:73

Nature, cartels, 3:47, 58-9

Negotiations, 6:12

Non-compliance sanctions, policing, 5:51

Canadian Transport Commission role, 6:26-8

Number, 1:20, 32; 6:19

Federal Maritime Commission records, 3:20

Operations

Closure, transferring to United States, 2:27

Members leaving/returning, policy, 5:39; 6:62-3

Penalties *see* Shipping conferences—Security payments

Powers, 1:40

Limits, 3:31-2

Scope, 1:48

Profile, 1:23

National origin, 1:24

Tonnage by flag, 1:33-4

Profit motive, 3:32, 60-1

Profits, 1:88; 2:16

Lack, 5:31

Rates

Access, equality, 5:48

Approval, 4:57

Collective rate-making, 4:24, 26-7, 29

Commodity prices, impact, 3:55-6, 60-1

Consistency, 5:44

Decline, services, impact, 4:17

Discriminatory, prohibition, 1:53-4; 5:38

Eastbound, 3:33

Export rates, decline, 3:46

Filing, 5:16

Shipping conferences—Cont.

Rates—Cont.

- Importance, relative, 4:65
- Increase notice, 6:13
- Increasing, CAST impact, 1:65-6
- Information, availability, 5:17
- Intermodal, inland, etc., 4:15, 36, 39-40; 5:20-1; 6:24-5
- Levels, 3:7
- Multimodal, 1:32; 2:23; 4:70-1; 6:25
- Negotiating, short-term, 1:39
- Predatory pricing, 4:49-50; 5:49; 6:22
- Price-fixing, 2:15
- Publishing, 6:20
- Reaction time, 1:23
- Regulating, 1:64, 74
- Secrecy, 1:70
- Setting, tendering process, 1:22, 30, 40-1; 3:49
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), impact, 1:89-90; 2:14
- Spread, percentage, 5:26-7
- Stabilization, 3:49; 4:14, 37
- Transpacific Westbound Rates Agreement, policy, 1:79-80
- Volatility, 5:32
- Registry, computerization, electronic network, Canadian Transport Commission administration, etc., 5:54-5; 6:34-5, 53, 64-5
- Regulating, 6:66
- Regulations, 3:22
- See also* Shipping conferences—Liner trade—Rates
- Revenue generation, 3:36-7, 52-3
- Revenues, decline, 3:52-3
- Role, 4:49
- Market stability, 1:66; 4:56
- Scope, 5:37
- Security payments, penalties, amounts, etc., 6:41-3, 67-8
- Services, reliability, stability, 2:13; 3:8; 4:64-5; 5:43; 6:18
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), effects, 3:52; 4:69
- Business, large, multinational, benefits, 5:13-4
- Carriers, number, decline, 3:26-7, 58-9; 4:16-8
- Conference system destruction, 1:70, 83; 2:11-2, 24; 3:28, 56, 61-2; 4:9; 5:23-5, 37-8
- Large shipper, benefits, 3:8-11, 28-9, 33-4, 41-2, 45, 48, 63
- Quebec City region, 5:9
- Services, 5:35-6
- Traffic, diversion to United States ports, 4:60, 65-6
- State-controlled lines, 6:23
- Super-conferences, 1:50
- Non-conference carriers, impact, 3:50
- Systems rationalization, 4:32-3
- Tariffs, filing, 6:20, 51
- Trade commitment, 3:7
- Abandonment, 3:8
- Traffic, North-South, tonnage comparison, 5:49
- United States
- Competition, 2:29-30; 3:9
- See also* Shipping conferences—Agreement, Confidentiality—Operations, Closure—Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), Traffic
- Utility, 2:5, 21, 26; 3:31, 38-9, 56-7; 4:8, 23
- Freedom to Move* position, 1:20, 82-3; 3:50
- Rationalization, 5:32-3
- St. Lawrence Seaway, 4:60, 62, 64
- Vessels
- Crews, wages and salaries, National Transportation Federation standards, 3:43-4
- Equipment, investment, 2:4, 16

Shipping conferences—Cont.

Voluntary nature, 4:8

Shipping Conferences Exemption Act

- Administration, Canadian Shippers' Council, relationship, 6:16-7
- Amending, updating, revising, 3:18
- Expiry, 4:34-5
- Review, 6:17
- Utility, 3:51; 5:51, 53-4; 6:16

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)—Minister of Transport

- Consideration, 1:17-90; 2:4-30; 3:5-64; 4:5-72; 5:5-58; 6:11-74; 7:10-20; as amended, 7:19, carried, 9, report to House with amdt., 7:19, agreed to, 9
- Clause 1, 6:30, stood, 3; 7:19 as amended, carried 9
- Amdt. (Thacker), 7:19, agreed to, 9
- Clause 2, 6:31-3, as amended, stood, 4; 6:48-50, as amended, carried, 7
- Amdt. (Thacker), 6:31, out of order, withdrawn, 3
- Amdt. (Thacker), 6:33, agreed to, 4
- Amdt. (Thacker), 6:48, agreed to, 7
- Clause 3, 6:33, carried, 4
- Clause 4, 6:33-4, stood, 4; 6:50-1, stood, 8; 7:11-2, as amended, carried, 8
- Amdt. (Thacker), 7:11, agreed to, 7
- Amdt. (Thacker), 7:11-2, agreed to, 8
- Amdt. (Thacker), 7:12, agreed to, 8
- Clause 5, 6:34, carried, 4; 7:14, reconsideration, agreed to, 8; 7:14-5, as amended, carried, 8
- Amdt. (Thacker), 7:14, agreed to, 8
- Clause 6, 6:34-5, stood, 4; 6:51-3, carried, 8
- Clauses 7 and 8, 6:35, carried severally, 4
- Clause 9, 6:35, stood, 4; 6:53-4, carried, 8
- Clause 10, 6:35, stood, 4; 6:54, stood, 8; 7:12, negatived, 8
- Clause 11, 6:35, carried, 4
- Clause 12 6:35, stood, 4; 6:58, carried on division, 8
- Amdt. (Epp), 6:54-8, negatived, 8
- Clause 13, 6:36, stood, 4; 6:58, carried on division, 8
- Clause 14, 6:36, stood, 4; 6:58-9, carried, 8; 7:16, reconsideration, agreed to, 8; 7:16, as amended, carried, 8
- Amdt. (Thacker), 7:14-5, agreed to, 8
- Amdt. (Thacker), 7:15-6, agreed to, 8
- Clauses 15 and 16, 6:36, stood severally, 4; 6:58-9, carried severally, 8
- Clause 17, 6:36, stood, 4; 6:58-9, carried, 8; 7:16, reconsideration, agreed to 9; 7:16-9, as amended, carried, 9
- Amdt. (Thacker), 7:17-8, agreed to, 9
- Clause 18, 6:36-7, as amended, carried, 4
- Amdt. (Thacker), 6:36, agreed to, 4
- Clause 19, 6:37, carried, 4
- Clause 20, 6:37, carried, 4
- Clause 21, 6:37-8, stood, 4; 6:48, as amended, stood, 7; 6:59-64, as amended, carried, 9
- Amdt. (Thacker), 6:48, agreed to, 7
- Amdt. (Epp), 6:59-64, negatived, 9
- Clause 22, new clause, M. to add (Thacker), 6:38-9, agreed to, 4
- Clause 22, 6:39-41, stood, 4; 6:66, as amended, carried, 10
- Amdt. (Ouellet), 6:64-6, withdrawn, 9
- Amdt. (Ouellet), 6:66, agreed to, 10
- Clause 23, 6:41-3, carried, 5
- Clause 24, 6:43, stood, 5; 6:68-9, as amended, carried, 10
- Amdt. (Ouellet), 6:67-9, agreed to, 10
- Clause 25, 6:43, carried, 5
- Clause 26, 6:43, as amended, carried, 5
- Amdt. (Thacker), 6:43, agreed to, 5
- Clause 27, 6:43, as amended, carried, 5

Shipping Conferences Exemption Act—Cont.Clause 27—*Cont.*

- Amdt. (Thacker), 6:43, agreed to, 5
- Clause 28, new clause M. to add (Thacker), 6:44-8, stood, 6; 6:69-70, out of order, 10
- Clause 28, 6:48, stood, 6; 6:70, carried, 10
- Clause 29, 6:48, stood, 6; 6:70-3, as amended, carried, 10
 - Amdt. (Forrestall), 6:73-4, agreed to, 10
- Reprint, as amended, 7:19, ordered, 9
- Title, 7:19, carried, 9
- References
 - Definitions, 1:51, 85-6; 2:24
 - Disposition, 6:12, 15, 52, 58
 - Extraterritoriality, 6:58, 62
 - Freedom to Move*, relationship, 2:20-1
 - Industry consultation, lack, 3:17-8
 - New Democratic Party position, 4:27
 - Postponing, 1:74
 - Public interest, definition, 6:27
 - Purpose, 1:31, 70
 - Scope, 4:67-8
 - Statutory review, 3:44; 6:13
 - Summary, 1:25-7
 - Sunset clause, 1:61; 2:5; 3:6; 4:9, 11, 50, 55; 6:13, 70-2
 - Term, 1:35-6
 - Terminology, 1:41, 53; 7:13
 - United States Shipping Act, similarities, 2:17-8, 29; 3:12, 18-9, 28-30, 44, 61; 4:67-8; 5:25, 28; 6:11
 - Harmonization, 5:46; 6:15-6, 19, 54-5
 - See also* Exports; Shipping conferences—Rates
- See also* Order of Reference; Report to House

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21) Legislative Committee *see* Committee**Shipping industry**

- Air freight competition, 1:59
- Carriers
 - Bulk carriers, 4:33
 - Investment return, 3:16
- Competition, 2:18
 - Buyers market, 4:13-4
 - Independents, 1:67
 - Saudi Arabia, 3:10
- Conditions, over-tonnage, return on investment, 5:40, 47; 6:21
- Containers
 - Great Lake trade, utility, 3:53-4
 - Intermodalism, impact, 1:58, 68
 - Load management, 3:54-5
 - Markets, 4:37-8
 - St. Lawrence Seaway traffic, 4:48
 - United States transcontinental rail movement, 5:35
- Costs, 1:36
- Depression, 1982-1983, 4:12; 5:48
- Dollar, exchange rate, impact, 4:12
- European traffic, information, records, etc., 3:25-6
- Fleet, lack, 3:22-3
- Foreign flag ships, usage, 2:26-7
- Freight, resource based vs manufacturing, 4:19
- General Agreement on Tariffs and Trade relationship, 4:35
- International crisis, company closures, 4:13
- Markets *see* Shipping industry—Competition—Containers
- Over-shipping, UNCTAD report, 4:10, 68
- Policy development, 1:18
 - Freedom to Move*, document, deregulation, impact, 1:18, 31
 - Research, 3:21-2

Shipping industry—Cont.

Rates

- Depressed, 5:47-8
- Discriminatory, 4:40
- Regulations, international, 1:39
- European, changes, 4:68-9
- Surcharges, rates, 1:37-8
- Fuel costs, OPEC impact, 1:18, 23

Shipping lines (independent/non-conference)

- Canadian activity, 1:48-9
- Decline, failures, bankruptcies, etc., 4:16-7, 50-1, 55-6
- Carrier relationship, 4:11-2
- Designated shipper group, definition, 1:85; 6:38-9
- Exports, percentage carried, 1:27
- Foreign trade entry, 4:46
- Manufactured goods, 4:4
- Profit motivation, 1:83
- Services
 - Quality care, 4:46-7
 - Scope, decision-making, 1:88-9
- Small operators, Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), impact, 1:54-5, 70-1, 77; 4:14-5, 47-8, 52-3
- United States companies, Canadian business, 1:79
- Utility, competition with conferences, 1:29-31, 33; 3:29; 4:42; 6:19
- Effectiveness, 4:37

Sletmo, Prof. Gunnar K. (École des Hautes Études Commerciales, University of Montreal)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:5, 56-68

Small business

- Economic importance, job creation, etc., 5:44
- See also* Transportation—Costs

SODES *see* St. Lawrence Economic Development Council

Soviet Union *see* Shipping conferences—Market share; Wheat

Statutory review *see* Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)—References

Steering committee *see* Procedure and Committee business—Agenda and procedure subcommittee

Stewart, Doug (Canadian Retail Shippers Association)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 3:4, 48-55, 57-64

Talbot, Pierre (Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 5:3, 14-6, 22

Tariffs *see* Shipping conferences

Tendering *see* Shipping conferences—Rates

Thacker, Blaine A. (PC—Lethbridge—Foothills; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement, 1:86-7

House of Commons, 6:47; 7:20

Ports, 3:64; 5:34-5; 6:40

Procedure and Committee business

Bill, 5:56-7; 6:46, 50; 7:13

Documents, 3:21

Tabling, 1:27

Parliamentary Secretary, 5:57

Witnesses, 1:18

Thacker, Blaine A.—Cont.

- Shipping conferences, 1:65; 2:13; 3:9, 30, 45; 5:36
- Agreements, 6:11-3, 57, 59-60
- Combines Investigation Act relationship, 6:29
- Competition, 6:29
- Security, 6:41
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 1:17-9, 27, 52-3, 65-6, 75-8, 86-9; 2:13-4; 3:9-10, 21, 29-30, 45, 58, 64; 5:34-7, 56-7; 6:11-5, 28-41, 43-8, 50-2, 54-5, 57, 59-62, 65-8, 70-3; 7:11-20
- Shipping industry, policy development, 1:18
- Shipping lines, 1:77
- United States, 1:52, 75; 6:57

Thom, James L. (Montreal Shipping Inc.)

- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 5-15, 17-21

Toronto, Ont. see Transportation—Costs, Quebec City**Trade**

- Commodities, competition, 1:87
- Economic importance, 1:19
- Employment impact, 1:19
- Markets, 2:9
- China, 3:15
- Latin American, 2:9-11
- Pacific countries, 1:79-80
- Predatory pricing policy, 1:22-3, 28-9; 2:12-3; 3:14-5
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21) provision, 4:12-3
- Restrictive practices, Canada-United States consultations, 3:21
- Shipping Act impact, 1:42
- Trans-Pacific, value, 1:82
- United States midwest markets, access, St. Lawrence Seaway, 1:44
- Value, 1:19
- See also* Shipping conferences; Shipping lines; Wheat

Transpacific Westbound Rate Agreement see Shipping conferences—Rates**Transport Department see Witnesses****Transportation**

- Costs
 - Quebec City-Montreal-Toronto-Windsor corridor, 5:8
 - Convoy Canada proposal, 5:11
 - Small business, impact, control, 4:11-2
- Deregulation
 - Freedom to Move*, impact, direction, 1:20; 5:54
 - United States, impact, 1:76-7
- Policy development, evolution, 4:25
- Rates, Parliamentary Committee examination, 4:32
- See also* Legislation

Tremblay, Marcel R. (PC—Québec East; Chairman)

- Ports, 5:22
- Procedure and Committee business
 - Acting Chairman, 6:14
 - Advertising for submissions, 1:13; 4:32
 - Agenda and procedure subcommittee, 1:17
 - M. (Ouellet), 1:8-9
- Bill, 5:17, 22, 56-8; 6:58; 7:13, 20
 - Amendments, admissibility, 6:31, 45, 47-8, 61, 69
- Chairman, appointment by Speaker, 1:7
- Corrigendum, 7:10
- Meetings, 1:16; 5:58
- Members, 4:40
- Printing, 1:7-8

Tremblay, Marcel R.—Cont.

- Procedure and Committee business—*Cont.*
 - Questioning of witnesses, 1:10; 3:63
 - Quorum, M. (Belsher), 1:9-10
 - Vote in committees, 6:11, 13
- Witnesses
 - Commendation, 4:21
 - Expenses, 1:10-1; 5:5
 - Senate appearance, 5:20
- Shipping conferences, 4:71; 6:53
- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:71; 5:22; 6:53, 58

Trinidad see Ports**Trucking industry**

- Contracts, confidential, 4:25

UNCTAD see United Nations Conference on Trade and Development**United Nations see Shipping conferences—Code of conduct****United Nations Conference on Trade and Development see Shipping industry—Over-shipping****United States**

- Labour unions, power, 1:75
- Ports, investment, 1:75
- Shipping Act
 - Application, 2:20; 3:12-3; 4:18, 67-8; 5:33, 45-6
 - "Crazy Eddy" clause, 1:73; 3:13, 20; 6:57
 - Mid-term report, 3:25
 - Public hearings, 1:69
 - Rate publication requirement, 3:34
 - Regulations, 1:75
 - Review, 1:47, 52; 3:18-9, 24-5; 4:8-9, 19, 61-2, 68; 6:51
 - Canada, impact, 5:33, 54
 - Utility, 1:76
- See also* Pulp and paper industry; Shipping Act; Shipping conferences; Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21)—References; Shipping lines; Trade; Transportation—Deregulation

U.S. Federal Maritime Commission see Witnesses**Wages and salaries see Shipping conferences—Vessels, Crews****Wheat**

- Soviet Union trade, 4:13

White, Graeme (Canadian Industrial Transportation League)

- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 34-7, 39-44, 46-8

Wiersma, Don (Canadian Industrial Transportation League)

- Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 4:3, 37-8, 41-4, 47-8

Windsor, Ont. see Transportation—Costs, Quebec City**Witnesses (organizations)**

- Asian-North American Eastbound Rate Agreement, 3:3, 5-18
- Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement, 1:5, 79-90
- Canada-United Kingdom Freight Conference and the Canadian North Atlantic Freight Conference, 3:3, 30-5, 39-40, 42-6
- Canadian Continental Eastbound Freight Conference and the Continental Canadian Westbound Freight Conference, 3:3, 35-9, 41-2
- Canadian Industrial Transportation League, 4:3, 22-34
- Canadian Manufacturers' Association, 4:3, 34-48

Witnesses (organizations)—Cont.

Canadian Retail Shippers Association, 3:4, 47-64
Canadian Shippers' Council, 1:5, 34-56
Canadian Transport Commission, 6:3, 7, 16-28, 34, 37, 63
Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, 5:3, 5-12, 14-22
Consumer and Corporate Affairs Department, 7:7, 15-7, 19
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference, 5:4, 42-55
Eastern Canada Caribbean Rate Association, 4:3, 48-59
École des Hautes Études Commerciales, University of Montreal, 1:5, 56-68
Inter-American Freight Conference, 2:3-18

Witnesses (organizations)—Cont.

Japan East Canada Freight Conference and the Japan West Canada Freight Conference, 5:3, 23-42
Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference, 2:3, 20-30
Montreal Shipping Inc., 4:3, 5-15, 17-21
St. Lawrence Economic Development Council, 4:3, 59-68, 70-2
Transport Department, 1:4-5, 15, 19-34; 6:3, 7, 29, 36-7, 46-7, 49, 52-3, 55, 67
U.S. Federal Maritime Commission, 1:5, 68-79
See also individual witnesses by surname

Wray, Steve (Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference)

Shipping Conferences Exemption Act, 1986 (Bill C-21), 2:3, 20-30



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

JUL 19 1989

